

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

7627 *Real Decreto 714/2009, de 24 de abril, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan aeropuertos situados en territorio español.*

El Real Decreto 547/2006, de 5 de mayo, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio español, incorporó a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. En aplicación de esa Directiva, se determinó el procedimiento para la realización de inspecciones en pista o en rampa a aeronaves de terceros países y los supuestos de riesgo para la seguridad aérea en que procede la inmovilización de dichas aeronaves. Así mismo, se establecieron las reglas para la recogida, tratamiento, intercambio y difusión de información relacionada con la seguridad aérea derivada de estas inspecciones.

La Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, precisa el procedimiento para la realización de inspecciones en rampa a aeronaves de terceros países, clasifica los incumplimientos de la normativa internacional en tres categorías según su gravedad e incidencia en la seguridad y señala las medidas de corrección que deben adoptarse en cada caso. La Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008, regula también, por primera vez, la formación de las personas que llevan a cabo una inspección en rampa para asegurar que poseen la cualificación necesaria para examinar los distintos elementos de la aeronave que influyen en su seguridad y que sus conocimientos se mantienen actualizados. Finalmente, aprueba los nuevos formularios para redactar los informes de inspección.

El objeto de este real decreto es incorporar la Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008. Al ser necesarias numerosas modificaciones en el articulado del Real Decreto 547/2006, de 5 de mayo, se ha optado por elaborar un nuevo real decreto que sustituya al Real Decreto 547/2006, de 5 de mayo, y que transponga la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, tal como ha sido modificado por la Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008.

Este real decreto se dicta en virtud de la disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que regula la inspección aeronáutica en su título III, y al amparo de la competencia estatal sobre tránsito y transporte aéreo, establecida en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de abril de 2009.

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto regular las inspecciones en rampa de las aeronaves civiles de terceros países que aterricen en aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional situados en territorio español, con el fin de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil.

Las aeronaves que sean utilizadas o explotadas bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea o de la Conferencia Europea de Aviación Civil, podrán ser inspeccionadas de acuerdo con el programa de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras (programa SAFA), puesto en marcha por la Conferencia Europea de Aviación Civil en 1996.

2. Lo dispuesto en este real decreto será aplicable a las inspecciones en rampa a que se refiere el apartado anterior, sin perjuicio de cualesquiera otras que lleve a cabo la autoridad aeronáutica, o de las medidas que deba adoptar conforme a la legislación vigente sobre seguridad aérea.

3. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto las aeronaves de estado, militares y no militares, y las aeronaves de una masa máxima de despegue inferior a 5.700 kg que no se dediquen a actividades comerciales de transporte aéreo.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto se entenderá por:

- a) «Inmovilización en tierra»: la prohibición formal de que una aeronave abandone un aeropuerto, y la adopción de las medidas necesarias para inmovilizarla.
- b) «Normas internacionales de seguridad»: las normas de seguridad que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y en sus anexos, en la versión vigente en el momento de la inspección.
- c) «Inspección en rampa»: el examen de las aeronaves de terceros países de conformidad con lo establecido en este real decreto que se efectúen dentro del recinto aeroportuario.
- d) «Aeronaves de terceros países»: las aeronaves que no sean utilizadas ni operadas bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea o de la Conferencia Europea de Aviación Civil.

Artículo 3. *Autoridad competente.*

La inspección en rampa de aeronaves de terceros países que aterricen en los aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional situados en territorio nacional, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

CAPÍTULO II

Inspecciones en rampa y medidas de corrección

Artículo 4. *Casos en los que procede realizar inspecciones en rampa.*

1. Las inspecciones en rampa de las aeronaves de terceros países se realizarán siempre que existan indicios de infracción de las normas internacionales de seguridad y, en particular, por las causas siguientes:

- a) Cuando se haya recibido información sobre las malas condiciones de mantenimiento de las aeronaves, o bien, presenten daños o defectos evidentes.
- b) Cuando se disponga de información de que han realizado, desde su entrada en el espacio aéreo de un Estado miembro de la Unión Europea, maniobras anormales que susciten grave preocupación sobre su seguridad.
- c) Cuando una inspección previa en rampa haya desvelado deficiencias que permitan suponer que la aeronave no cumple las normas internacionales de seguridad, y la autoridad aeronáutica deduzca que las deficiencias no han sido corregidas.
- d) Cuando las aeronaves estén registradas en países cuyas autoridades competentes no ejerzan una adecuada supervisión de seguridad.
- e) Cuando existan indicios de que el operador de la aeronave incumple las normas internacionales, en virtud de la información obtenida conforme al artículo 12, o cuando, anteriormente, una aeronave utilizada por el mismo operador haya mostrado deficiencias en una inspección en rampa.

2. Las inspecciones en rampa se realizarán en aplicación de los planes de inspección o en virtud de las órdenes específicas de actuación adoptadas por el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. En ambos supuestos se podrán incluir sistemas de muestreo, incluso cuando no haya sospechas particulares, que en ningún caso se inspirarán en criterios discriminatorios, estando orientados estrictamente a la seguridad aérea.

En la confección de dichos planes u órdenes específicas, se tendrán en cuenta los criterios de asignación de prioridad en las inspecciones en rampa establecidos en el Reglamento (CE) 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

Artículo 5. *Elementos de la inspección.*

1. En una inspección en rampa deben comprobarse todos o algunos de los aspectos destacados en el anexo.

Las personas que lleven a cabo una inspección en rampa deberán reunir los conocimientos necesarios para el ámbito de inspección que les corresponda comprobar.

2. La inspección en rampa será lo más completa posible dentro del tiempo y de los recursos disponibles. En la selección de los elementos que se vayan a inspeccionar, se tendrán en cuenta, además del tiempo y de los recursos disponibles, los objetivos del programa de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA) de la Unión Europea.

3. Las normas con arreglo a las cuales se verificarán los distintos aspectos de la aeronave y del operador son las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los procedimientos regionales suplementarios europeos de la OACI. Cuando se inspeccionen las condiciones técnicas de una aeronave, deberá comprobarse, además, su conformidad con las normas del fabricante de la aeronave.

En las inspecciones a aeronaves sometidas a la supervisión de otros Estados miembros de la Unión Europea y de la Conferencia Europea de Aviación Civil que participen en el programa SAFA, se aplicarán también las disposiciones comunitarias relevantes.

Artículo 6. *Procedimiento de la inspección.*

1. El procedimiento para la realización de las inspecciones en rampa a las aeronaves de terceros países se ajustará a lo establecido en este real decreto y en la documentación orientativa publicada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea..

2. Las inspecciones en rampa se efectuarán en presencia del comandante de la aeronave o, en ausencia de éste, de cualquier miembro de la tripulación de vuelo o de otro representante del operador. En otro caso o cuando no sea posible informar a ningún representante del operador, la inspección sólo podrá llevarse a cabo en casos justificados y se limitará a un control visual del exterior de la aeronave.

3. Las inspecciones en rampa no deben provocar un retraso excesivo en la salida de la aeronave inspeccionada. Las posibles causas podrán ser, entre otras, las dudas relativas a la correcta preparación del vuelo, la aeronavegabilidad de la aeronave, o cualquier asunto directamente relacionado con la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes.

Las consecuencias derivadas de la paralización de la aeronave en tanto se llevan a cabo las actuaciones de inspección, serán asumidas por la compañía operadora, que, en todo caso, prestará la debida asistencia a los pasajeros o usuarios por las demoras que se produzcan.

Artículo 7. *Documentación de las inspecciones.*

1. El resultado de las inspecciones en rampa se documentará de conformidad con este real decreto y deberá incluir como mínimo los datos que figuran en los impresos normalizados por la normativa comunitaria.

2. La documentación acreditativa de la inspección constará de la prueba de inspección y del informe de inspección en rampa. Dichos documentos recogerán el contenido de los apéndices del anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

3. Una copia de la prueba de inspección se entregará al comandante de la aeronave o, en su ausencia, a un miembro de la tripulación de vuelo o a un representante del operador de la aeronave.

El informe de la inspección en rampa se transmitirá a la base de datos centralizada sobre inspecciones en rampa gestionada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea en el plazo de quince días hábiles desde la fecha de la inspección.

Artículo 8. *Clasificación de los incumplimientos.*

Las deficiencias, irregularidades o incumplimientos que se detecten en los elementos objeto de inspección se clasifican conforme a la siguiente escala:

- a) Incumplimientos de categoría 1: aquellos que tienen poca influencia en la seguridad.
- b) Incumplimientos de categoría 2: aquellos que pueden tener una influencia importante en la seguridad.
- c) Incumplimientos de categoría 3: aquellos que pueden tener una influencia fundamental en la seguridad.

Artículo 9. *Medidas de seguimiento y corrección.*

1. Cuando se detecte un incumplimiento de categoría 1, se facilitará información verbal al comandante de la aeronave o, en su ausencia, a un miembro de la tripulación de vuelo, o al representante del operador que esté presente en la inspección sobre los resultados de ésta, y se les entregará la documentación acreditativa de la inspección a que se refiere el artículo 7.2. Esta documentación se entregará igualmente si los incumplimientos detectados son de categoría 2 ó 3.

2. Ante incumplimientos de categoría 2, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea solicitará al operador que describa y acredite las medidas que ha adoptado para corregir las deficiencias encontradas.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea enviará esa misma solicitud al Estado responsable de la supervisión del operador y le solicitará, si lo estima adecuado, su opinión sobre las medidas correctivas adoptadas. Así mismo, podrá remitir al Estado responsable una comunicación referida a las inspecciones en rampa llevadas a cabo en un período determinado sobre las aeronaves bajo su supervisión.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea remitirá un informe cada mes a la Agencia Europea de Seguridad Aérea sobre el estado de aplicación de las medidas correctoras adoptadas.

3. Cuando en una inspección se constate un incumplimiento de categoría 3, deberán realizarse las actuaciones descritas para un incumplimiento de categoría 2 y adoptarse las siguientes medidas, en función de su incidencia en la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes:

- a) La restricción en las operaciones de vuelo de la aeronave: la aeronave sólo podrá efectuar su salida en las condiciones que determine el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o los funcionarios responsables de la inspección.
- b) La adopción de medidas correctivas antes del vuelo: el operador de una aeronave deberá adoptar cuantas medidas sean precisas para rectificar, antes de la salida del vuelo, las deficiencias advertidas por el personal de inspección. Entre ellas, puede figurar la realización de un vuelo de posicionamiento sin pasaje hacia la base de mantenimiento de la aeronave.
- c) La inmovilización de la aeronave: si el personal de inspección constata que no se han ejecutado debidamente las medidas correctoras antes de la salida del vuelo y que la

aeronave incumple las normas internacionales de seguridad de forma que implique un riesgo cierto, grave e inmediato para la seguridad aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ordenará la inmovilización de la aeronave de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, e informará inmediatamente a la autoridad aeronáutica de la que dependa el operador de que se trate y del Estado en que esté registrada la aeronave.

Asimismo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá acordar, en colaboración con el Estado responsable de la explotación de la aeronave o el Estado en que esté registrada la aeronave, las condiciones necesarias en las que se podrá autorizar a la aeronave a volar sin pasaje a un aeropuerto u otro aeródromo en el que las deficiencias puedan ser corregidas.

Si la deficiencia afectara a la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, la inmovilización sólo podrá levantarse cuando el operador cuente con la autorización del Estado o Estados que vayan a ser sobrevolados durante ese vuelo de posicionamiento.

d) La prohibición inmediata de explotación: esta medida sólo podrá adoptarse ante un riesgo inmediato y evidente para la seguridad aérea en los términos previstos en el artículo 6 del Reglamento (CE) 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004.

Esta medida se adoptará de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, si implica la suspensión de aprobaciones o autorizaciones previamente otorgadas.

Cuando se adopten las medidas previstas en los párrafos c) y d), el informe de inspección se comunicará a los Estados participantes del programa SAFA y a la Comisión Europea.

CAPÍTULO III

Formación del personal del equipo inspector

Artículo 10. *Cualificación del personal del equipo inspector.*

1. Las personas que realicen inspecciones en rampa deberán cumplir alguno de los siguientes requisitos:

- a) Tener el título de ingeniero aeronáutico o de ingeniero técnico aeronáutico.
- b) Estar o haber estado en posesión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea.
- c) Estar o haber estado en posesión de una licencia de mantenimiento de aeronaves.
- d) Contar con experiencia profesional en tareas relacionadas con la operación de aeronaves, las licencias de personal, la aeronavegabilidad o las mercancías peligrosas para las que no se requiera un título o licencia aeronáutica.

Mediante circular aeronáutica se precisarán las condiciones de titulación y formación, la experiencia reciente y los conocimientos lingüísticos requeridos para la realización de inspecciones SAFA.

2. Además de la formación y experiencia señalada en el apartado anterior, las personas que realicen una inspección en rampa deberán superar un curso específico sobre el programa SAFA que constará de una parte teórica y otra práctica, que incluirá la participación como observador en una serie de inspecciones en rampa.

3. Las personas que realicen inspecciones en rampa deberán efectuar un número mínimo de inspecciones en rampa al año y participar en las actividades de formación continua que se determinen para mantener su cualificación como inspectores en rampa.

Artículo 11. *Sujetos que pueden impartir formación para la realización de inspecciones en rampa.*

1. La formación teórica y práctica, así como la formación continua podrá ser impartida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por entidades independientes debidamente reconocidas o por las autoridades competentes de otro Estado miembro de la Unión Europea o de la propia Unión Europea.

En todo caso, la formación recibida deberá ajustarse a los planes de estudio aprobados por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

2. Podrá impartir la formación práctica a que alude el artículo anterior las personas que hayan sido inspector en rampa durante los tres años anteriores a la designación como formador y hayan realizado en los últimos tres años, al menos, 36 inspecciones en rampa.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea evaluará a las entidades independientes españolas o de otros Estados miembros que impartan formación a inspectores en rampa que actúen bajo la dirección y supervisión de la Autoridad española, con el fin de comprobar que sus actividades de formación se adecuan a los planes de estudio aprobados por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

El sistema evaluación deberá ser simple, transparente y proporcionado y tendrá en cuenta cualquier documentación orientativa publicada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. También tendrá en cuenta los resultados de la evaluación llevada a cabo por otros Estados miembros sobre la misma entidad o por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, a petición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

CAPÍTULO IV

Tratamiento de la información

Artículo 12. *Recogida de información.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea establecerá un sistema de recogida y tratamiento de la información útil para el cumplimiento de lo dispuesto en este real decreto. Este sistema deberá ser compatible con las normas y procedimientos que, en su caso, adopte la Unión Europea e incluirá, al menos, los siguientes elementos:

a) Información importante en materia de seguridad que se encuentre disponible a través del sistema de notificación de sucesos en la aviación civil o a partir de:

1. Notificaciones de los pilotos.
2. Notificaciones de las entidades de mantenimiento.
3. Notificaciones de incidentes.
4. Notificaciones de otras organizaciones independientes de las autoridades competentes de los Estados miembros.
5. Reclamaciones.

b) Información sobre medidas adoptadas tras una inspección en rampa, como:

1. Inmovilización en tierra de la aeronave.
2. Prohibición de la aeronave o del operador de operar en el Estado español.
3. Necesidad de medidas correctoras.
4. Contactos con la autoridad competente del operador.

c) Información de seguimiento relativa al operador, como:

1. Medidas correctoras aplicadas.
2. Repetición de anomalías.

2. La recopilación de la información prevista en este artículo se llevará a cabo a través de informes normalizados que incluirán los datos que figuran en el modelo de informe tipo recogido en el anexo I de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004.

3. Siempre que de la información recabada conforme a este artículo se deduzca la existencia de un riesgo potencial en materia de seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea comunicará sin demora el informe normalizado correspondiente a las autoridades competentes de los Estados participantes en el programa SAFA y a la Comisión Europea.

Artículo 13. *Intercambio de información.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea colaborará en el intercambio de información previsto en el artículo 5.1 de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, con las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la Unión Europea.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea pondrá a disposición de la Comisión europea, sin demora, y cuando así lo soliciten, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, todos los informes a que se refiere el artículo anterior y los documentos acreditativos de la inspección mencionados en el artículo 7.2.

Artículo 14. *Protección y difusión de la información.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para asegurar el tratamiento confidencial, y el buen uso de la información que reciba e intercambie en aplicación del artículo anterior.

2. La difusión de esta información se realizará exclusivamente con arreglo a los siguientes criterios:

- a) Sólo podrá utilizarse para los fines previstos en este real decreto.
- b) Podrán acceder a dicha información la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros.
- c) Sólo se autorizará una difusión limitada cuando sea necesario para garantizar la seguridad aérea, o cuando así lo disponga expresamente una ley.

3. El personal dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que acceda a la información no podrá revelar, en ningún caso, los datos identificativos de las personas que faciliten voluntariamente información sobre deficiencias de las aeronaves.

Disposición adicional única. *Aplicación supletoria del Reglamento de inspección aeronáutica.*

El Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica, sólo será de aplicación a las inspecciones que regula este real decreto, en lo no especificado por este y cuando resulte adecuado a la índole de la actividad.

Disposición transitoria única. *Personal inspector.*

Las personas que tengan la cualificación prevista en el artículo 10 y realicen regularmente inspecciones en aeronaves podrán participar en las inspecciones en rampa que se lleven a cabo a partir de la entrada en vigor de este real decreto. No obstante, deberán seguir, al menos, un curso de formación continua antes del 1 de julio de 2010 y, posteriormente, los que se determinen para poder continuar ejecutando esta función.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 547/2006, de 5 de mayo, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio español.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a de la Constitución en materia de tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *Incorporación del derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad, tal como ha sido modificada por la Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

1. El Ministro de Fomento dictará las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo de este real decreto.

2. Se autoriza al Director General de Aviación Civil para desarrollar mediante circular aeronáutica los programas formativos a que se refiere el artículo 10; determinar el número mínimo de inspecciones al año que deben realizar los inspectores para mantener su cualificación y para impartir formación a otros; y concretar las reglas de evaluación de las entidades que impartan formación en este ámbito.

En la elaboración de estas circulares aeronáuticas, se tendrá en cuenta la documentación orientativa aprobada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Asimismo, el Director General de Aviación Civil aprobará los modelos de informes normalizados previstos en los artículos 7.2 y 12.2 mediante circular aeronáutica. Dichos modelos se confeccionarán tomando como referencia los formularios establecidos en los anexos I y II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 24 de abril de 2009.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO

Elementos de la inspección en rampa

La inspección en rampa deberá incluir la totalidad o una parte de los aspectos siguientes, en función del tiempo disponible:

1. Comprobación de la existencia y validez de los documentos necesarios para vuelos internacionales, como certificado de matrícula, libro de a bordo, certificado de aeronavegabilidad, licencias de los miembros de la tripulación, licencia de la estación de radio, lista de pasajeros y manifiesto de carga.

2. Comprobación de que la composición y cualificación de la tripulación de vuelo cumplen los requisitos del anexo 1 y el anexo 6 del Convenio de Chicago (anexos OACI).

3. Comprobación de la documentación operativa (datos del vuelo, datos del plan operacional de vuelo, libro técnico del avión) y de la preparación de vuelo necesarias para demostrar que el vuelo se ha preparado de acuerdo con el anexo 6 de la OACI.

4. Comprobación de la existencia y estado de los dispositivos requeridos para la navegación internacional, de acuerdo con el anexo 6 de la OACI:

- a) Certificado de Operador Aéreo.
- b) Certificado ruido y emisiones.
- c) Manual de operaciones (incluida la lista de equipo mínimo) y manual de vuelo.
- d) Equipo de seguridad.
- e) Equipo de seguridad de la cabina.
- f) Equipo necesario para el vuelo de que se trate, incluido equipo de radiocomunicación y radionavegación.
- g) Registradores de datos de vuelo.

5. Comprobación de que las condiciones de la aeronave y su equipo (incluidos daños y reparaciones) garantizan el cumplimiento de las normas del anexo 8 de la OACI.