

## **Certificado Tipo: mencionados en la RAC – 21 y RAC - 39**

21/03/2019

CA: 003/2019

### **1. PROPOSITO.**

Está Circular de Asesoramiento tiene el objetivo de: a) aclarar: cual Certificado Tipo debe ser usado al momento de realizar la inspección de una aeronave para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad y; b) que directivas de aeronavegabilidad (AD) es aplicable a la aeronave, cuales AD debe cumplir o demostrar cumplimiento de acuerdo con el RAC – 39. La presente circular de asesoramiento está dirigida a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de COCESNA, y a la industria aeronáutica (regional) de los Estados miembros de COCESNA.

### **2. ANTECEDENTES.**

En los últimos tiempos han surgido consultas con respecto a la interpretación en el RAC – 21 cuando se menciona a ...”Certificado Tipo Aceptado”... y en el RAC – 39 cuando menciona ...”Estado que emitió el Certificado Tipo”.., a pesar que los inspectores de las AAC y la industria regional, hasta el momento, no han tenido ningún problema en su interpretación, comentarios han surgido de auditorías, personas externas o ajenas al sistema regulatorio regional.

Para efecto de aclarar estas dudas y contar con material explicativo e interpretativo, se desarrolla la presente circular de asesoramiento.

### **3. DEFINICIONES.**

- Estado de Diseño. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño tipo.
- Estado de Fabricación. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.
- Estado de Matricula. El estado en el cual esta matriculada la aeronave.
- Estado del Explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- MCAI - Información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad (MCAI)
- AAC – se refiere a la Autoridad de Aviación Civil de cualquier Estado miembro de COCESNA. En el caso de países fuera de COCESNA, entiéndase la autoridad local del país.

**Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea**  
Organismo Internacional de Integración Centroamericana  
**AGENCIA CENTROAMERICANA PARA LA SEGURIDAD AERONAUTICA**  
**Circular de Asesoramiento**

21/03/2019

CA: 003/2019

**DESARROLLO**

a) **¿Cual Certificado Tipo debe ser usado al momento de realizar la evaluación de una aeronave para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad?**

El RAC – 21 publicado por los Estados miembros de COCESNA establecen, básicamente que se aceptan los certificados tipo emitidos por FAA, EASA y Transport Canada (en la mayoría de ellos).

La OACI en el documento Doc. 9760, Parte III, 4.3, establece lo siguiente:

*"Un Estado contratante no emitirá ni hará válido un Certificado de aeronavegabilidad por el que pretende reclamar reconocimiento de conformidad con el artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a menos que tenga pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple con las Normas aplicables en el Anexo 8 mediante el cumplimiento de la aeronavegabilidad apropiada "Para cumplir con estos requisitos, el Estado de registro debe tener pruebas satisfactorias de que el diseño de la aeronave cumple con sus requisitos de aeronavegabilidad. Esto se puede lograr de tres maneras:*

- a) Certificación Tipo (emitir el TC);*
- b) Validar o validación del certificado tipo; o*
- c) Aceptación de Certificado Tipo.*

Los Estados miembros del sistema RAC, por medio del RAC – 21 adoptan la tercera manera de cumplir con él requisito, al declarar que se aceptan los certificados tipo emitidos por las autoridades de diseño.

¿Qué significa esto?, que para la AAC de los Estados miembros de COCESNA, es aceptable el certificado tipo emitido por la FAA como el emitido por EASA o Transport Canada (si fuera el caso).

La siguiente pregunta sería: ¿Cuál certificado tipo usa la AAC para inspeccionar la aeronave y verificar cumplimiento con la norma de diseño o el estándar de aeronavegabilidad?, en la forma o formulario de solicitud para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad de la AAC hay una casilla en donde el solicitante debe especificar con que certificado tipo, y por ende la norma de diseño/ certificación, se demostrará cumplimiento con la aeronave. En otras palabras, el solicitante define y/o solicita con cual TC sea evaluado e inspeccionada su aeronave. El trabajo de la AAC es verificar la aplicabilidad o no de la aeronave vs el certificado tipo, puede darse el caso que el certificado tipo no es aplicable a la aeronave en cuestión (por su número de serie), en este caso no es válida la solicitud y no es puede realizar la inspección de dicha aeronave.

Una vez que se confirma la aplicabilidad del certificado tipo con la aeronave, se continua con el proceso de evaluación / inspección para la emisión del certificado de aeronavegabilidad. El certificado de aeronavegabilidad en una de sus casillas debe ser llenado con el numero de certificado tipo con el que se determinó cumplimiento la aeronave.

**Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea**  
Organismo Internacional de Integración Centroamericana  
**AGENCIA CENTROAMERICANA PARA LA SEGURIDAD AERONAUTICA**  
**Circular de Asesoramiento**

**21/03/2019**

**CA: 003/2019**

**b) ¿Cuáles directivas de aeronavegabilidad (AD) son aplicable a la aeronave, para cumplir o demostrar cumplimiento de acuerdo con el RAC – 39?**

Teniendo en cuenta lo explicado en el párrafo a) anterior, las directivas de aeronavegabilidad con las que debe cumplir la aeronave, para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad, deben ser las emitidas por la autoridad del Estado que emitió el certificado tipo verificado y aceptado por la AAC del Estado miembro de COCESNA en el proceso de emisión de su certificado de aeronavegabilidad.

Por ejemplo: una aeronave fabricada en Reino Unido, cuya solicitud indica que cumple con los estándares, normas o códigos de aeronavegabilidad de acuerdo con el certificado tipo emitido por la FAA, y la validez del TC ha sido verificado por la AAC, entonces las directivas de aeronavegabilidad con las que deberá mostrar cumplimiento son las emitidas por la FAA.

En este ejemplo, la aeronave fabricada en Reino Unido puede ser que tenga TC emitido por EASA y también por FAA. Sin embargo, el solicitante/operador optó por demostrar cumplimiento con TC emitido por la FAA y por lo tanto con la AD emitida por FAA.

Adicionalmente deberá cumplir con las AD publicadas o emitidas por AAC del Estado miembro de COCESNA, que emite el certificado de aeronavegabilidad.

En el caso de aeronaves con matrícula o registro extranjera, el cumplimiento con las AD deberá ser las emitidas por la autoridad del Estado de matrícula y la AAC del Estado miembro de COCESNA no emite certificado de aeronavegabilidad.



*Mario Chacón Linares*  
Aeronavegabilidad ACSA