

**PREGUNTAS FRECUENTES**

Se ofrece aquí respuesta a una selección de las preguntas más frecuentes surgidas durante las inspecciones o planteadas en el buzón de correo electrónico: [certificadoypermisos@seguridadaerea.es](mailto:certificadoypermisos@seguridadaerea.es)

De forma adicional, se incluye a continuación el link de las Frequently Asked Questions (FAQS) publicadas por EASA en la categoría de “Aeronavegabilidad Inicial”:

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/initial-airworthiness>

**1. ¿Aeronaves que no cumplen con el Anexo 16 de OACI, Volumen I, el Certificado de Ruido (CR) no les aplicaría?**

Como norma general, no aplica el CR a aeronaves cuyo certificado de tipo no cumple con los requisitos Anexo 16 de OACI, Volumen I. Sin embargo, hay ciertas excepciones que si aplicaría el CR si el TC está en línea con el reglamento base 1139/2018.

Aunque el procedimiento P-DAI-CDA-01 ítem 3.2 *Fase de Solicitud*, expone algunos casos en los que el CR no sería aplicable, en particular, “a helicópteros cuya solicitud de certificado de tipo es anterior al 1 de enero de 1985”. Esta información no siempre es cierta, ya que por ejemplo el helicóptero BELL 412 tiene un Certificado Tipo anterior al 1985 y sin embargo si le aplica el CR según su TCDSN EASA.IM.R.106.

EASA dispone en su web todos los modelos de aeronaves que les aplica el Type Certificate Data Sheets for Noise (TCDSN) , <https://www.easa.europa.eu/document-library/type-certificates/tcdsn>, el cual confirman que el CR es aplicable.

**2. Cuando el formato de Aprobación - Condiciones de Vuelo para la Autorización de Vuelo se recibe firmado digitalmente en pdf por el solicitante. ¿Cómo se introduce el código en el documento?**

Se guarda el documento firmado, después se imprime y a continuación se escanea, pudiéndose firmar digitalmente, y éste es el que se remitiría al administrado. Hay que guardar tanto el documento enviado primeramente por el administrado como el que se le envía con la firma digital.

**3. ¿Qué criterio aplica a una aeronave que haya perdido la matrícula por no haber renovado el ARC?**

Se puede seguir lo expuesto en el 10.5 - CANCELACIÓN DE MATRÍCULA Y POSTERIOR SOLICITUD DE CDA:

**4. ¿Cómo se firman los Certificados de Aeronavegabilidad?**

Si el solicitante es una CAMO: los documentos se firman en SIPA como documento Externo. Hay que tener en cuenta que no hay que meter la matrícula porque si no se mezcla con el portal de aeronaves:

- Procesos: CAMO
- Tipo de documento: Oficio (EXT)
- Expediente: No habrá, se tiene que dejar vacío
- Administrado: la CAMO que corresponda
- Matrícula: NO RELLENAR

Si el solicitante es un propietario: los documentos hay que enviarlos por correo ordinario (“papel de color rosa”) y la firma es a mano.

**5. ¿En relación al formato de solicitud de autorización de vuelo, F-DC-CDA-01, cómo afecta a las aeronaves nuevas el punto “Certificado del Programa de Mantenimiento aprobado, si aplica”?**

Aunque para aeronaves nuevas no aplica, este punto está en línea con el punto 8.2 de donde se pide describir como “la aeronave se encuentra en la siguiente situación en relación a su programa de mantenimiento”. Por ejemplo, en una solicitud de permiso de vuelo de Airbus, nueva, nos han aportado declaración de mantenimiento y estatus de directivas de aeronavegabilidad aplicables.

**6. ¿Equipos WIFI deben aparecer nombrados en la Licencia de Estación de Aeronaves?**

Siguiendo el criterio abajo mencionado, los equipos WIFI no deben aparecer en la licencia de estación.

1. No es un equipo aeronáutico.
2. No conocemos frecuencias, etc. ya que las bandas de frecuencia son reservadas por otro Ministerio.
3. La certificación y adecuación del equipo lo tendrá que hacer una organización con los privilegios, aprobada por EASA.

**7. Referente al criterio a seguir si la inspección física es necesaria, o no, para aeronaves con ARC, “El equipo evaluador, previo acuerdo con el Jefe de la Unidad correspondiente, confirmará al solicitante si es necesario realizar la inspección, siguiendo los siguientes criterios:**

*El ARC está prorrogado más de seis meses, o está caducado, se realizará inspección física de la aeronave.”*

*¿La prórroga a la que se refiere es a la primera que se dio al ARC o a la última en vigor?*

El ARC tiene estas fases:

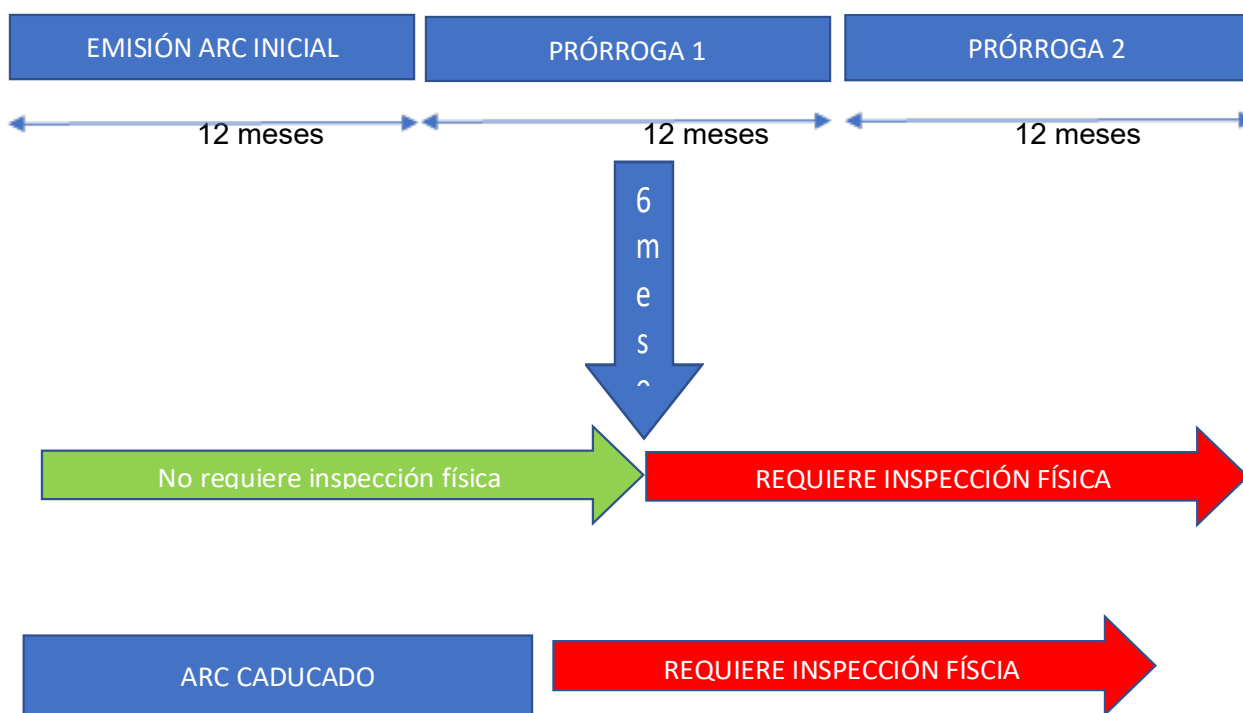
1. Emisión inicial: 12 meses.
2. Prórroga 1: “del mes 12º al mes 24º”
3. Prórroga 2: “del mes 24º al mes 36º”

Por tanto, no se requiere inspección física si estamos:

- En el caso 1
- en el caso 2: “del mes 12º al mes 18º”

se requiere inspección:

- Caso 2: “del mes 18º al mes 24º”.
- Caso 3: siempre.
- ARC caducado: siempre.



**8. ¿Qué criterio se sigue al elegir la OSV encargada de tramitar una solicitud, cuando la aeronave se encuentra matriculada en un lugar distinto al que pertenece la organización que lleva gestión su aeronavegabilidad?**

En principio será la OSV asociada a la organización que gestione el mantenimiento de la aeronave, quien se encargue de tramitar la solicitud. En caso de que una organización presente una recomendación de ARC puntual, y la gestión de la aeronavegabilidad continuada no la lleve a cabo dicha organización, la OSV encargada de tramitar la solicitud será la que esté asociada con el lugar de matriculación de la aeronave.

**9. ¿Qué hacer en caso de que durante el proceso de obtención del Certificado de Aeronavegabilidad, el ARC de la aeronave caduque?**

Hay tres opciones disponibles si esto pasa:

- 1) Si la gestión de la aeronavegabilidad es llevada por la misma empresa, se considera que la aeronave está en un entorno controlado (M.A.901(b)) y el ARC antiguo se puede extender o se puede dar uno nuevo (si la organización tiene privilegios “I”).

- 2) Si hay una interrupción en el entorno controlado o la organización no tiene privilegio "I", entonces para una aeronave usada por un operador y con un MTOM superior a 2730Kg, la autoridad puede emitir un nuevo ARC basándose en una recomendación (M.A.901(d)).
- 3) Para una aeronave no usada por un operador y con un MTOM por debajo de 2730Kg, cualquier organización de aeronavegabilidad continuada (M.A.901(e)1) o la autoridad (M.A.901(h)2) pueden emitir un ARC después de llevar a cabo una revisión de la aeronavegabilidad.

### 10. ¿Qué información hay que poner en el box 5 del formato EASA 45?

Después de preguntárselo a EASA, su respuesta fue que indicar en la casilla 5 el Type certificate holder o el nombre del fabricante eran ambos aceptables.

Desde AESA para respetar el formato EASA 45 se decide en la reunión de 18-junio-2020 escribir el nombre del fabricante.

### 11. ¿Cuándo una modificación en la aeronave obliga a emitir un nuevo CdA?

Tanto el certificado de matrícula, el Certificado de Aeronavegabilidad y la placa deben de estar alineados con el estatus del avión.

Por lo que cuando la incorporación de una modificación cambia información reflejada en algunos de estos tres elementos, se deben actualizar convenientemente.

Modificaciones que afecten de tal modo al estatus de la aeronave, pueden ser modificaciones mayores o también STCs, las cuales la propia documentación (en modo de Service Bulletin) con las instrucciones de cómo llevar a cabo la modificación en la aeronave, debe además, indicar si hay que hacer algún cambio en la identificación o modelo de la aeronave.

Normalmente este tipo de modificaciones se identifican cuando afectan a la información proporcionada en el Certificado de Tipo de la aeronave.

### 12. ¿Cómo tramitar aquellas solicitudes de CdA cuando la aeronave en cuestión es usada procedente de un Estado no Miembro y no tiene el Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación?

Parte del punto 21.A.174 (b)3 (ii) pide a las aeronaves usadas provenientes de un Estado no Miembro:

"a statement by the competent authority of the State where the aircraft is, or was, registered, reflecting the airworthiness status of the aircraft on its register at the time of transfer,"

El CdA para la Exportación es la manera general con la de cumplir con el requisito del punto 21.A.174 (b)3 (ii). Sin embargo, por diversas circunstancias el solicitante puede no haber conseguido dicho certificado y tampoco algún otro documento con el que se pueda equiparar al CdA para la Exportación.

En estos casos se puede continuar con la tramitación de CdA después de aplicar una revisión de la aeronavegabilidad más extensiva, de la que sería si tuviera el CdA Export o equivalente, para intentar asegurar que el estado de la aeronave es el adecuado antes de emitir el CdA.

### 13. ¿Puede un TC Holder que no sea DOA ni POA (por ejemplo TC gestionado por la FAA como Cessna o Boeing) aprobar las condiciones de vuelo relacionadas con la seguridad del diseño al amparo de los acuerdos bilaterales?

Las condiciones de vuelo es un documento de la UE que no tiene existe en otros Estados no miembros, por lo que es normal que no se haya incluido en los bilaterales y la responsabilidad de aprobar las condiciones de vuelo que afecten a la seguridad del diseño deberían recaer en EASA. Ahora bien, si los bilaterales lo contemplaran, estaríamos a lo que dijeran estos.

### 14. ¿Es siempre necesario tener la aprobación de las condiciones de vuelo para cualquier autorización de vuelo que se solicite?

Sí. Según el punto 21.A.707 de la Parte 21, una solicitud de Autorización de Vuelo debe de tener las condiciones de vuelo aprobadas. Dichas condiciones deben de ser definidas con ayuda del criterio dado en el 21.A.708 y usando las referencias de las ICAs de la aeronave que indiquen la configuración de dicho vuelo.

En el caso de que la aprobación esté relacionada con el diseño, las condiciones deberían ser aprobadas por formato EASA 18A emitido por EASA o bien por una DOA con privilegios. Si no están afectadas será AESA o una organización con privilegios quien pueda emitir la aprobación con EASA Form 18B, este párrafo está basado en el punto 21.A.710.

### 15. Ejemplo (del año 2020) donde el administrado tiene que solicitar la aprobación de las condiciones de vuelo a EASA debido a que afectan a las seguridad del diseño.

Un administrado solicita una Autorización de Vuelo con un daño en el windshield en una aeronave Cessna 510, los manuales del avión no contemplan la reparación.

Se consultó a EASA (contactado [manfred.reichel@easa.europa.eu](mailto:manfred.reichel@easa.europa.eu)) el cual requería enviar detalles del daño y los manuales de la aeronave afectados a [Jakub.CERNY@easa.europa.eu](mailto:Jakub.CERNY@easa.europa.eu), [manfred.reichel@easa.europa.eu](mailto:manfred.reichel@easa.europa.eu) y [IA\\_Part-21\\_ACS@easa.europa.eu](mailto:IA_Part-21_ACS@easa.europa.eu))

Tras revisarlo EASA confirmó que la aprobación de las condiciones de vuelo era competencia de ellos.

### 16. ¿Se puede tramitar la solicitud de un CdA para una aeronave de la parte ML importada de un Estado no Miembro que tiene un ARC emitido por una organización con privilegios, incluso si el ARC fuera emitido meses antes de realizar dicha solicitud de CdA?

Si, debido a no se requiere la recomendación a aquellas aeronaves de la Parte ML importadas, dicha recomendación se sustituye por un ARC emitido por una organización con privilegio, pudiéndose emitir dicho ARC antes de la emisión / solicitud del CdA.

Durante el tiempo que la aeronave tiene sólo un ARC sin el CdA emitido por AESA, dicha aeronave es una aeronave EASA y debe gestionarse como tal (mantenida, preservada, etc.....).

### 17. ¿Es aplicable la Resolución de 27 de marzo de 2015, sobre información e instrucciones de emergencia para los pasajeros en aeronaves de bandera española que realicen transporte aéreo comercial?

Si, aunque no se encuentre publicada, sigue siendo legítima, y por lo tanto es aplicable.

En caso de que la aeronave se emplee para el transporte comercial de pasajeros, asegurar que los carteles de seguridad de los pasajeros estén tanto en inglés como en castellano. Siendo no aplicable esta norma a marcas exteriores o marcas que sean enfocadas para la tripulación. Existe la posibilidad de retrasar la inclusión del idioma castellano mediante una prórroga inicial de 6 meses contando desde la primera operación de la aeronave con el operador español.

Destacar que en los aviones más modernos muchos de las señales vienen en forma de pictogramas desde certificación y, por lo tanto, no hace falta aplicar la resolución para esa información de seguridad.

### 18. ¿En qué idioma AESA puede aceptar los letreros, placas y marcas de aeronave para cumplir con el 21.A.175?

Se acepta tanto el inglés como el castellano, excepto en aviación comercial, que siguiendo la Resolución de 27 de marzo de 2015 que los carteles de seguridad de los pasajeros estén tanto en inglés como en castellano.

Destacar que en los aviones más modernos muchos de las señales vienen en forma de pictogramas desde certificación y, por lo tanto, no hace falta aplicar la resolución para esa información de seguridad.

#### 21.A.175

*Los manuales, letreros, listados y marcas de instrumentos y cualquier otra información necesaria requerida por las especificaciones de certificación aplicables deberán presentarse en uno o varios de los idiomas oficiales de la Unión aceptables para la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.*

### 19. Dudas sobre cambio de matrícula británicas.

Desde el 1 de enero UK es tercer estado y, por lo tanto, sería necesario un export. Copio el link a la página de EASA:

<https://www.easa.europa.eu/brexit>

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/brexit>

### 20. ¿Cómo actuar cuando se detectan pequeñas diferencias del CDA del que dispone un administrado con el CdA que está guardado en la base de datos de AESA?

Antes de la emisión electrónica de CdA, existía un riesgo mayor de que el CdA que se le emitiese al administrado no coincidiera exactamente con el que se guardaba en los archivos. Por ejemplo que el CdA del administrado estuviera firmado y con sello mientras que el guardado en los archivos tuviera solo el sello, faltando la firma del inspector.

Por lo tanto cuando el CdA de una aeronave que se encuentra en vigor no es exactamente igual al CdA de los archivos de AESA. Corresponde emitir un nuevo certificado de forma electrónica.

**21. ¿Se puede expedir certificados de exportación para países (importadores) que no aparecen en la lista de estados contratantes del Convenio de Chicago?**

En principio no, sin embargo, el procedimiento indica que se puede contactar a la DAI para solicitar los contactos de la autoridad civil del estado importador para confirmar si son o no son aptos para recibir la aeronave.

Por ejemplo, las Islas Caimán, si son aptas para recibir aeronaves bajo un CdA de exportación a pesar de no figurar en el listado de contratantes del Convenio de Chicago, por la siguiente razón que se indica en la web de la autoridad de aeronaves civiles de dicho país:

*“The United Kingdom is a signatory to the Chicago Convention and is therefore bound by the ICAO Standards and so, by extension, are the Overseas Territories including the Cayman Islands.”*

Por tanto, a los efectos, puedes considerar a las Islas Caimán como un firmante del Convenio de Chicago. Las islas Caimán son un “British Overseas territory”. Estos territorios tienen un estatus bastante particular. Por ejemplo, su ley básica de aviación es la *The Air Navigation (Overseas Territories) Order 2015*, de “Her Majesty the Queen”. Pero OACI ha admitido que estos territorios puedan tener diferentes matrículas a G- (la de Islas Caimán es VP-C). Y son territorios no EASA.

**22. ¿Se puede expedir certificados de exportación para matrículas españolas provisionales sin que tenga el CdA emitido por AESA y el ARC emitido sea desde un Estado miembro?**

Si el solicitante podría ser elegible, sin embargo sería recomendable que avisase a Matrículas si no se va a matricular definitivamente la aeronave.

**23. ¿Cuándo el fabricante o TC holder cambia, es necesario que el solicitante presente una solicitud al Certificado de Ruido solicitando actualizar la información del propio formato CR?**

Se adjunta la respuesta de EASA:

In fact, if you follow strictly the rules the noise certificate would have to reflect the “manufacturer”. You have certainly spotted that EASA does not provide this information. As the manufacturer quite often changes several time over the lifetime of an aircraft type, we decided to provide the TC holder only. Otherwise we would have to create a lot of records which differ only in the name.

In my view, it is not necessary to replace noise certificates in cases where change is related to “manufacturer” or “TC holder”. Only in cases where the noise level(s), engine, propeller, modification is changed the noise certificate should be replaced.

If you should get any problems during a potential audit by the EASA standardization team, please let us know and we will clarify it internally.

**24. ¿ Cómo se inspecciona una aeronave que solicite renovación del CdA el cual lleva más de 5 años caducado y no tenga la matrícula dada de baja?**

Se contactará con Registro de Matrículas para que tramiten la baja de la matrícula y así quede automáticamente revocado el CdA. A partir de aquí se seguirá lo expuesto en el procedimiento P-DAI-CDA-01. En la sección “Baja Matrícula y Posterior Solicitud de CDA”.