



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA : 21 - 4
FECHA : 09/05/19
REVISIÓN : Original
EMITIDA POR : CTC / DGAC

TEMA: MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DE LA RAP 21

A – Propósito

La presente circular de asesoramiento únicamente contiene material explicativo e informativo (MEI), cuyo texto describe interpretaciones con el propósito de aclarar y de servir de guía al personal y organizaciones aeronáuticas nacionales administrados por la DGAC de la República del Perú que solicitan una aprobación o aceptación para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el RAP 21.

En lo que respecta a los métodos aceptables de cumplimiento (MAC), estos no son desarrollados en el presente documento, por razones del actual desarrollo y la asignación como reservado en varios requisitos de la presente RAP 21.

B – Revisión

Original

C – Aplicación

- a. Personas y organizaciones que soliciten una aprobación o aceptación bajo los requisitos de la RAP 21, para la correcta interpretación de la reglamentación durante procesos de:
 - Aceptación de Certificados de Tipo,
 - Aceptación de Certificados de Tipo Suplementario,
 - Emisión y Renovación de Certificado de Aeronavegabilidad Estándar,
 - Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad Especial (Permiso Especial de Vuelo),
 - Emisión y Renovación de Constancia de Conformidad,
 - Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación

D – Referencia Normativa

- RAP 21 vigente
- 14CFR Parte 23, 25, 27, 29, 31,33, 34, 35, y 36.

E – DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Estas se encuentran desarrolladas en Capítulo A de la RAP 21



Notas Generales.-

- a. Las cifras que preceden a las abreviaturas MAC o MEI indican el número de la sección del RAP 21 a la cual se refieren.
- b. Las abreviaturas MAC o MEI se definen como:
 1. Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC): ilustran los medios y métodos, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico del RAP 21; y
 2. Material Explicativo e Informativo (MEI): proporciona la interpretación que explica el significado de un requisito del RAP 21.
- c. En esta Circular de Asesoramiento (CA) se ha ordenado el desarrollo del MEI antes del MAC para una mejor comprensión de los requisitos del RAP 21.
- d. Si un párrafo, o sección específica, no tienen MEI o MAC, se considera que no lo requieren.

F – Antecedentes

Ninguno

G – Métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo

Capítulo B - Certificado de tipo

MEI 21.110 Solicitud

(Ver RAP 21.110)

- a. Los términos “forma y manera”, se refieren al cumplimiento de los requisitos administrativos establecidos por la DGAC, donde el interesado (representante del propietario/explotador de una aeronave, motor o hélice, cuyo certificado de tipo no ha sido aceptado previamente por la DGAC) debe primero establecer contacto con el poseedor del C.T. y la AAC del estado de diseño de tipo correspondiente, para que estos dos últimos, presenten la solicitud y la información técnica para propósitos de la aceptación según lo indicado en el MIA Parte III - Aeronaves, volumen I – Certificación y Aprobación, Capítulo 13, Sección 2, denominado Procedimiento específico de Aceptación de Certificado Tipo, donde se detallan las diferentes fases y su responsable.

MAC 21.120(a) Base de certificación de tipo

(Ver RAP 21.120(a))

- a. La base de certificación de tipo propuesta identifica las partes específicas de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad establecidos en el 14CFR FAR Parte 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34, 35, y 36 aceptados por la DGAC, (con sus respectivas enmiendas, exenciones, niveles equivalentes de seguridad y condiciones especiales) con las cuales el poseedor del C.T. y la AAC del estado de diseño de tipo correspondiente debe declarar conformidad de cumplimiento para la aceptación del certificado de tipo por esta DGAC. Esta base de certificación únicamente es aplicable para la emisión y renovación de un certificado de aeronavegabilidad estándar según la RAP 21.815(a).



MEI 21.120(b) Base de certificación de tipo

(Ver RAP 21.120(b))

Existen algunos tipos de aeronaves que no emplean de manera singular uno solo de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad establecidos en los 14CFR FAR y que no obstante les han sido emitidos un certificado de tipo por su estado de diseño; siéndoles aplicables una combinación de los requisitos de aeronavegabilidad especificados en la RAP 21.120(a). Estas aeronaves son designadas como de “clase especial”.

Actualmente, las aeronaves de clase especial incluyen los dirigibles, los planeadores, moto-planeadores y los aviones muy livianos (VLA). Aunque no existan en los FAR estándares de aeronavegabilidad específicos para estas aeronaves; para establecer su base de certificación se pueden utilizar los conceptos de los siguientes documentos:

- Para Dirigibles: la Advisory Circular” (AC) de la FAA: *AC 21.17-1 Type Certification – Airships*, en última revisión.
- Para Planeadores y Moto-Planeadores: La FAA *AC 21.17-2 Type Certification – Fixed Wing Gliders* o la CS-22 de EASA y su enmienda, en última revisión.
- Para Aviones muy Livianos: La FAA *AC 21.17-3 Type Certification of Very Light Airplanes* ó la CS-VLA de EASA, en última revisión.

Las aeronaves con certificado de tipo de “clase especial”, arriba definidas son elegibles para la emisión y renovación de un certificado de aeronavegabilidad estándar.

MEI 21.155 Aceptación de Certificado de tipo: Producto Importado

(Ver 21.155)

- a. En vista que la DGAC no ha implementado un área de ingeniería de certificación con capacidad para llevar a cabo un proceso de certificación o validación y desde que la DGAC PERÚ ha declarado que solo realiza la aceptación de un producto importado, esta actividad se realiza a través de un proceso de aceptación de la aprobación de diseño de tipo (indicado en el **MEI 21.110**) teniendo en cuenta lo siguiente:
 - 1) El Estado de diseño ha certificado que el producto ha sido examinado, probado, y se ha visto que satisface los requisitos aplicables de emisiones de ruido y del motor, incluyendo cualquier otro requisito adecuado de aeronavegabilidad que haya prescrito la DGAC para ese tipo de aeronave;
 - 2) Los requisitos adecuados de aeronavegabilidad de la DGAC (Estado de importación) o los requisitos adecuados de aeronavegabilidad del Estado en el que el producto fue fabricado y cualquier otro requisito especial que la DGAC pueda prescribir, han sido totalmente satisfechos;
 - 3) Los manuales, placas, listas y marcas de instrumentos requeridos por los requisitos adecuados de aeronavegabilidad y ruido (según el caso) se presentan en el idioma prescrito por la DGAC; y
 - 4) Los documentos necesarios requeridos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

- b. No se aceptarán aprobaciones de diseño de tipo a un solicitante ubicado en un país cuya Autoridad de Aviación Civil haya otorgado aprobaciones de diseño sobre bases que no sean totalmente equivalentes a las definidas por la RAP 21.120, circulares de asesoramiento relacionadas, etc. Adicionalmente para la DGAC también son aceptables los requisitos adecuados de aeronavegabilidad emitidos por EASA equivalentes a los especificados en la RAP 21.120, como también la aceptación de certificación de tipo de aquellos estados de diseño con las cuales la DGAC mantiene un acuerdo técnico vigente al momento de la solicitud.

MEI 21.195 Contenido del certificado de tipo (Ver RAP 21.195)

Es importante remarcar que el certificado de tipo constituye un concepto integral y no se reduce sólo al certificado en sí mismo, sino a un conjunto de documentos tal como queda establecido en esta sección.

Capítulo C - Certificado de tipo Provisional – Reservado.

Capítulo D - Cambios al certificado de tipo – Reservado.

Capítulo E - Certificado de tipo suplementario (CTS)

MEI 21.515 Aceptación de certificado de tipo suplementario - CTS (STC's) (Ver RAP 21.515)

Un certificado de tipo suplementario, puede ser aceptado por la DGAC, si la AAC del Estado de diseño certifica que el producto fue examinado, ensayado y encuentra que cumple con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad aplicables conforme lo previsto en la RAP 21.120, o satisface los requisitos adecuados de aeronavegabilidad del Estado de diseño (conforme RAP 21.155) y cualquier otro requisito que la DGAC pueda determinar para proveer un nivel de seguridad equivalente a aquellos provistos por los requisitos adecuados de aeronavegabilidad aplicables como está previsto en la RAP 21.120.

El proceso de aceptación de un certificado tipo suplementario (previa solicitud dirigida a la DGAC por el operador/propietario que desea incorporar un CTS en su aeronave) tendrá un proceso ajustado a la complejidad del cambio al diseño de tipo presentado, por lo cual dicho proceso debe ser realizado en la forma y manera que disponga la DGAC caso por caso.

Lo anteriormente indicado es requerido para comprobar que el cambio al diseño corresponda efectivamente al producto que modifica, considerando su funcionalidad e integridad, desde que existen CTS que fueron desarrollados para cubrir requisitos operacionales del estado de diseño, o que tienen un amplio espectro de aplicabilidad sin que dicho STC desarrolle instrucciones completas para su incorporación en el producto que modifica, incluye algunos STC que requieren que sea aprobada una modificación adicional para el cual el STC (en función a la variable del producto que modifica) no está dirigido; además considere la compatibilidad con modificaciones previas existentes; o exige requisitos de productos con especificaciones técnicas que no se encuentran disponibles o no conforman con las especificaciones nacionales.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

Los CTS se clasifican como:

- CTS de “aplicación única” (cuando se instala solamente en un producto identificado por su número de serie),
- CTS de “aplicación múltiple” (cuando se tienen que modificar dos o más productos).
- CTS de “no interferencia”, donde los cambios introducidos al diseño de un certificado de tipo incluyen también aquellos CTS que son incorporados en una aeronave con un objetivo distinto al de dar cumplimiento a un requisito adecuado de aeronavegabilidad ni por requerimientos operacionales, estos CTS son incorporados en una aeronave en función a una conveniencia del operador/propietario, que no es requerida por un requisito de aeronavegabilidad; su respectiva sección de Limitaciones y Condiciones de STC especifica el alcance o la limitación de la modificación aprobada por la AAC de diseño, generalmente en estos CTS, la DGAC no es responsable (luego de otorgada la aceptación) del funcionamiento de la instalación Ej.: Cámara filmadora, equipos de prueba de ayudas en tierra de la navegación, sistema de seguimiento de vuelo (skytrack), configuración de sistema de oxígeno suplementario no requerido por regulación, etc.

Capítulo F - Producción bajo CT solamente (Reservado)

Capítulo G – Certificado de Producción (Reservado)

Capítulo H - Certificado de aeronavegabilidad

MEI 21.805 Elegibilidad

(Ver 21.805)

La elegibilidad de una aeronave con matrícula peruana, requiere que esta haya sido inscrita en los registros públicos del Perú, por tanto esta inscripción implica (cuando no se trata del propietario) la firma de un contrato de arrendamiento entre las partes (arrendador y arrendatario); dicho contrato de arrendamiento debe incluir los requisitos concernientes a los aspectos y responsabilidades con el mantenimiento de la aeronavegabilidad requeridos por el procedimiento contenido en el MIA Parte IV – Explotadores; Volumen I – Certificaciones y Aprobaciones Capítulo 20 – Evaluación del Contrato de Arriendo de aeronaves.

MEI 21.815 Clasificación de los certificados de aeronavegabilidad

(Ver RAP 21.815 (a))

- a. Certificado de aeronavegabilidad **estándar** (Formulario F9-MIA de la DGAC).- Es emitido para aeronaves con certificados de tipo en las categorías: normal, utilitaria, acrobática, commuter, transporte y globos libres tripulados; y también para aeronaves designadas como clase especial, tales como: aviones muy livianos (VLA), globos libres tripulados, planeadores, motoplaneadores y dirigibles (cuando conforman con la base de certificación. **MEI 21.120**).

MEI 21.815 Clasificación de los certificados de aeronavegabilidad

(Ver RAP 21.815 (b))

- a. Certificado de aeronavegabilidad de **especial** (Formulario F19-MIA de la DGAC).- Un certificado de aeronavegabilidad especial, se puede emitir a una aeronave que no cumple con la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad, cuya clasificación corresponde a:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

1. Primaria: Reservado.
2. Categoría Deportiva Liviana (LSA): Reservado
3. Restringida: Reservado.
4. Limitada: Reservado.
5. Provisional: Reservado.
6. Experimental: Reservado.
7. Permisos Especiales de Vuelo: Para una aeronave que temporalmente no cumple con la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad que le son aplicables, pero puede volar en forma segura y cumple los requerimientos del RAP 21.870 y 21.875. Tiene validez por única vez, para el propósito y tiempo otorgado por la DGAC.

La DGAC, únicamente emite certificados de aeronavegabilidad especial para otorgar un Permiso Especial de Vuelo (**MEI 21.870**).

La DGAC al momento no emite certificados de aeronavegabilidad en categoría restringida, las aeronaves que tienen emitido un certificado de tipo en categoría restringida, son elegibles para la DGAC para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar, donde la categoría restringida (conforme el certificado de tipo) es consignada en la casilla 8 “Observaciones” del Formulario F9-MIA de la DGAC.

MEI 21.820 Enmiendas de los certificados de aeronavegabilidad

(Ver RAP 21.820)

- a. Cuando fuera necesario alterar cualquier información del certificado de aeronavegabilidad estándar, la DGAC emite un nuevo certificado de aeronavegabilidad estándar, que sustituye al anterior.
- b. Un certificado de aeronavegabilidad estándar puede ser modificado cuando:
 1. Se haya incorporado a la aeronave una modificación aprobada a través de un certificado de tipo suplementario o enmienda a su certificado de tipo, la cual resulte en un cambio de categoría de esta aeronave.
 2. Ocurran cambios en las limitaciones de operación de la aeronave.
 3. Se haya alterado el modelo. Si es el caso de una aeronave modificada para transformarla en otro modelo aprobado del mismo fabricante, en esta circunstancia el certificado de aeronavegabilidad estándar, el certificado de matrícula y la placa de identificación de la aeronave deben modificarse para reflejar la asignación del nuevo modelo.
- c. La emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad estándar para la aeronave que cambia de categoría, el nuevo certificado de aeronavegabilidad debe ser otorgado, luego de las inspecciones que la DGAC juzgue necesarias.
- d. Los inspectores verificarán que la asignación del nuevo modelo esté estampada en la placa original adyacente a la asignación del modelo original o esté estampada en una nueva placa,



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

que debe estar localizada lo más cerca posible de la placa original. La placa nueva debe contener los datos existentes en la identificación original, más aquellos que resulten de las alteraciones y/o de las modificaciones realizadas. Dichos cambios deben estar consignados en la TCDS respectivo. Las alteraciones de identificación (es decir la instalación de nuevas placas) se deben cumplir según el boletín de servicio o documento equivalente emitido por el fabricante.

- e. Para mantener el historial de la vida operacional de la aeronave, la placa de identificación original no debe ser alterada de tal forma que pueda perjudicar la lectura de las informaciones originales.

f. Reemplazo

- (1) Se emitirá un nuevo certificado de aeronavegabilidad estándar cuando un certificado sea declarado perdido, o sufrido mutilaciones. No se puede, en el momento del reemplazo, requerir cambios en las aplicaciones del certificado de aeronavegabilidad estándar. El certificado de aeronavegabilidad estándar de reemplazo debe llevar la fecha de emisión original del certificado que ha sido reemplazado.
- (2) En el caso de pérdida del certificado de aeronavegabilidad estándar, el solicitante debe adjuntar a la nota de solicitud la denuncia policial correspondiente por el extravío o de la forma en que sea indicado por la DGAC.
- (3) El reemplazo del certificado de aeronavegabilidad estándar no se concretará mediante un acuerdo verbal con el inspector asignado que permita continuar la operación de la aeronave sin el certificado de aeronavegabilidad.
- (4) La fecha de emisión del certificado de aeronavegabilidad estándar perdido o mutilado debe ser posible de establecer a partir de los datos registrados en los historiales o a partir del remanente o de la copia del certificado de aeronavegabilidad estándar mutilado. Antes de emitir el certificado de aeronavegabilidad estándar de reemplazo, la DGAC revisará los historiales y el legajo de la aeronave, e inspeccionará la misma para asegurarse que la solicitud es legítima y que la aeronave está en condiciones de recibir el certificado de aeronavegabilidad estándar requerido. Si por alguna razón los datos presentados a la DGAC, le fueron insuficientes para la emisión del certificado de aeronavegabilidad estándar de reemplazo, la DGAC podrá requerir copia de los documentos emitidos y archivados en la oficina de Registros Técnicos de Aeronaves, de la DGAC, como paso previo a la emisión del certificado de aeronavegabilidad estándar de reemplazo.

g. Enmienda

- (1) El certificado de aeronavegabilidad estándar, desde la perspectiva de los requisitos de la RAP 21, puede ser enmendado bajo la siguiente situación:
 - (a) Un cambio en el modelo de la aeronave, especificado en el casillero correspondiente del formulario que la DGAC utilice, certificado de aeronavegabilidad estándar.
- (2) Toda enmienda de un certificado de aeronavegabilidad estándar requiere la presentación de la solicitud dirigida a la DGAC. En el historial de la aeronave debe registrarse la emisión del certificado de aeronavegabilidad estándar enmendado.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

MEI 21.825 Emisión de certificado de aeronavegabilidad estándar (Ver RAP 21.825(c))

La emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar requiere que el solicitante remita a la DGAC una solicitud de emisión de dicho certificado, acompañando su solicitud con todos los documentos y registros de sustento requeridos, señalados en el procedimiento descrito en el MIA PARTE III – Aeronaves; Volumen I – Certificaciones y Aprobaciones, Capítulo 7 – Expedición del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar y del Apéndice 1 de la RAP 21. La DGAC, luego de verificar que la aeronave presentada satisface todos los requisitos aplicables, procede con la emisión de la Certificado de aeronavegabilidad Estándar en el Formulario F9-MIA.

Aeronaves importadas

1. Consiste en una nueva emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar respecto a una aeronave cuyo certificado de tipo ha sido previamente aceptado por la DGAC (**MEI 21.155**), consiste en:
 - I. Emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave que ha poseído anteriormente este certificado.
 - II. Emisión de certificado de aeronavegabilidad estándar que haya sido cancelado o que haya expirado su vigencia.
 - III. Cambio de las limitaciones de operación.
2. Inspección. Antes de la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar, la DGAC debe verificar que la aeronave posee un certificado de aeronavegabilidad para exportación o documento equivalente emitido por la AAC del estado exportador, realizar una inspección a la aeronave con el objetivo de determinar su conformidad con el diseño de tipo y verificar su aeronavegabilidad continuada (por ejemplo, elegibilidad de componentes, el cumplimiento con directivas de aeronavegabilidad aplicables, la verificación de los registros de mantenimiento, los registros de modificaciones/alteraciones, los registros de reparaciones, etc.).

Esta verificación se efectúa a través de un análisis del historial de mantenimiento, una inspección física a la aeronave, verificación de placas y marcas, la determinación de la documentación aplicable (consultar con la AAC del Estado exportador) y de la evidencia del cumplimiento de todos los requisitos técnicos y legales previstos en las RAP aplicables a los aspectos de aeronavegabilidad y a la operación que le son aplicables a la aeronave, y cheques que correspondan.

MEI 21.850 Emisión de un certificado de aeronavegabilidad múltiple (Ver RAP 21.850)

- a. Los procedimientos para la certificación de aeronavegabilidad múltiple son una combinación de los procedimientos para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar y uno restringido, con ciertas particularidades:
 1. La DGAC debe determinar si las instrucciones de conversión de una categoría a otra son las adecuadas. Las limitaciones de operación de la aeronave deben especificar que en cada una de las conversiones de una categoría a otra debe realizarse una declaración especificando que se han efectuado de acuerdo con esas instrucciones.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

2. Puede ocurrir, en ciertos casos simples, que la DGAC determine que no sea necesario realizar inspecciones de aeronavegabilidad cuando se realice la conversión de una categoría a otra; en este caso, las limitaciones de operación de la aeronave deben especificar esto claramente.
3. Si la hoja de datos del certificado de tipo de una aeronave incluye las categorías normal y restringida y si, además, el peso máximo y/o las limitaciones de operación para la categoría restringida son mayores que los de la categoría normal, entonces la aeronave NO es elegible para operación en la categoría normal después de haber operado en la categoría restringida, a menos que:
 - I. La hoja de datos del certificado de tipo indique que la aeronave es elegible para la operación en la categoría normal después de haber operado dentro de las limitaciones de la categoría restringida; o
 - II. Si la hoja de datos del certificado de tipo no presenta dicha nota u otra referencia similar, la operación de la aeronave fuera de las limitaciones de la categoría normal, incluyendo el aumento de pesos máximos, sea aprobada por la AAC del Estado de Diseño.

MEI 21.870 Certificado de aeronavegabilidad especial: permiso especial de vuelo
(Ver RAP 21.870)

- a. Los permisos especiales de vuelo (Formulario F19-MIA) se emiten para aeronaves que no cumplen con todos los requisitos de aeronavegabilidad, pero que luego de ejecutada una inspección por una OMA habilitada y aprobada para dicho modelo de aeronave, esta presenta condiciones para una operación segura. Es importante notar que un PEV no constituye en sí mismo una autorización para desviarse de los requisitos del RAP 91.
- b. Un permiso especial de vuelo, se emite para:
 - (1) Traslado de una aeronave a una base donde se ejecutarán reparaciones, modificaciones o servicios de mantenimiento, o a una base donde la aeronave será almacenada;
 - (2) entrega de la aeronave a su comprador extranjero; y
 - (3) evacuación de aeronaves de áreas peligrosas;
- c. Aunque no esté explícito en el RAP 21.870, un permiso especial de vuelo puede emitirse para el propósito de permitir el traslado de una aeronave a una OMA adecuada para proceder al cumplimiento de una directriz de aeronavegabilidad, a menos que la misma directriz de aeronavegabilidad no permita tal vuelo.

Capítulo I – Certificado de aeronavegabilidad provisional – Reservado

Capítulo J - Componentes de aeronaves – Reservado

Capítulo K - Exportación



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

MEI 21.1100 (a) Aplicación

(Ver RAP 21.1100(a))

Para el caso de la DGAC, la exportación de producto aeronáuticos se halla limitada a productos Clase I (aeronaves, motor y hélice) previamente importados (**MEI 21.120 y MEI 21.155**).

- a. Algunos países han establecidos condiciones y requisitos especiales de importación, los cuales deben cumplirse.
- b. Los requerimientos especiales son aquellos requisitos administrativos que deben ser satisfechos como una condición de envío en el momento de la exportación. Dichos requerimientos especiales, deben ser previamente obtenidos por el solicitante (exportador o su representante autorizado) desde el estado importador.
- c. Cuando un producto no cumple con algunos de los requerimientos especiales del estado importador, el solicitante debe gestionar ante el estado importador y obtener una declaración escrita de la AAC del país importador donde dicho estado declare: aceptación de desviación por incumplimiento de sus requerimientos especiales o requisitos cuando sea aplicable.
- d. Los ítems no cumplidos (previa aceptación de desviación) se deberán identificar en la sección de "Excepciones" del Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación.
- e. El Certificado de aeronavegabilidad de exportación certifica el cumplimiento con los requerimientos aplicables, pero NO CONSTITUYE UNA AUTORIZACIÓN PARA OPERAR UNA AERONAVE.

Capítulo L - Importación

MEI 21.1200(a) Aceptación de motores de aeronaves y hélices

MEI 21.1205 Aceptación de componentes importados de aeronave, excepto motores y hélices

MEI 21.1210 Aceptación de partes importadas de aeronave, excepto motores y hélices

Los requisitos de la DGAC para la aceptación de motores de aeronaves y hélices de producción aeronáutica civil importados son los expuestos en las siguientes regulaciones.

1. El RAP 21, Capítulo H, establece los requisitos relacionados a los procedimientos para certificación de aeronavegabilidad.
 - a) La Sección 21.825 (c) es la base para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar para aeronaves importadas, para lo cual previamente el certificado de tipo correspondiente a la aeronave debe haber sido aceptado por la DGAC bajo las provisiones de la Sección 21.120 y/o 21.155 (**MEI 21.155 y MEI 21.155**).
 - b) La Sección 21.845(c) es la base para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad categoría restringida para aeronaves importadas, para lo cual previamente el certificado de tipo correspondiente a la aeronave debe haber sido aceptado por la DGAC bajo las provisiones de la Sección 21.120 y/o 21.155.
2. El RAP 21, Capítulo L, establece los requisitos relacionados con aceptaciones de aprobación de aeronavegabilidad emitido por el estado de diseño o de exportación para motores de aeronaves, hélices, componentes importados y las partes importadas deben cumplir con una especificación aceptable para la DGAC y/o acreditado por un certificado de conformidad emitido por el fabricante Ej.: NAS, AN, SAE, AS, MS, ANSI, etc.). No obstante, la aceptación



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

de aprobación de aeronavegabilidad y/o certificado de conformidad no constituye una aprobación inmediata para su instalación, la cual se haya sujeta a lo requerido por la RAP 43.

3. La DGAC (como estado importador) además de llevar a cabo la inspección, efectúa el análisis de la documentación técnica de respaldo, la cual debe incluir: registros y método de cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables, verificación de elegibilidad de componentes, antecedentes de inspecciones requeridas por el manual de mantenimiento, antecedentes de componentes con vida límite, antecedentes de reparaciones y alteraciones, etc.

Capítulo M - Autorización de Orden Técnica Estándar

MEI 21.1355 Aceptación de Órdenes Técnicas Estándar

(Ver RAP 21.1355)

Esta sección, establece la adopción de manera íntegra (por la DGAC) de las “Technical Estándar Orders – TSO” emitidas por Federal Aviation Administration – FAA” de los Estados Unidos de América y cuando corresponda (previas demostración de su equivalencia con la TSO de la FAA) las “European Technical Standar Order – ETSO” emitidas por la European Aviation Safety Agency – EASA; las cuales son aceptadas en su idioma original (inglés), con sus revisiones vigentes.

Capítulo N - Reparaciones

La elegibilidad de una solicitud de aprobación de datos de diseño de una reparación dirigida a la DGAC, se encuentra sujeta a las limitaciones de aprobación existentes, por lo que cada solicitud debe ser evaluada caso por caso conforme este capítulo en la RAP 21.

Capítulo O – Constancia de Conformidad

MEI 21.1505 Elegibilidad

(Ver 21.1505)

La elegibilidad de una aeronave con matrícula extranjera, requiere que esta haya sido inscrita en los registros públicos del Perú, por tanto esta inscripción implica (cuando no se trata del propietario) la firma de un contrato de arrendamiento entre las partes (arrendador y arrendatario); dicho contrato de arrendamiento debe incluir los requisitos concernientes a los aspectos y responsabilidades con el mantenimiento de la aeronavegabilidad requeridos por el procedimiento contenido en el MIA Parte IV – Explotadores; Volumen I – Certificaciones y Aprobaciones Capítulo 20 – Evaluación del Contrato de Arriendo de aeronaves.

MEI 21.1510 Solicitud

(Ver 21.1510)

Los términos “forma y manera”, se refieren al cumplimiento de los requisitos administrativos establecidos por la DGAC, donde el interesado (representante del propietario/explotador de una aeronave, motor o hélice, cuyo certificado de tipo no ha sido aceptado previamente por la DGAC) debe primero establecer contacto con el poseedor del C.T. y la AAC del estado de diseño de tipo correspondiente, para que estos dos últimos, presenten la solicitud y la información técnica para propósitos de la aceptación según lo indicado en el MIA Parte III - Aeronaves, volumen I – Certificación y Aprobación, Capítulo 13, Sección 2, denominado Procedimiento específico de Aceptación de Certificado Tipo, donde se detallan las diferentes fases y su responsable.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

MEI 21.1515 Emisión de la Constancia de Conformidad

(Ver 21.1515)

La emisión de una Constancia de Conformidad requiere que el solicitante remita a la DGAC una solicitud de emisión de dicha constancia, acompañando su solicitud con todos los documentos y registros de sustento requeridos, señalados en el procedimiento descrito en el MIA PARTE III – Aeronaves; Volumen I – Certificaciones y Aprobaciones Capítulo 12 – Expedición / Renovación de la Constancia de Conformidad y del y del Apéndice 1 de la RAP 21. La DGAC, luego de verificar que la aeronave presentada satisface todos los requisitos aplicables, procede con la emisión de la constancia de conformidad.

H – CONTACTOS PARA MAYOR INFORMACION:

Cualquier consulta técnica referida a esta CA debe ser dirigida a la Coordinación Técnica de Certificaciones, teléfono o telefax: (511) 615-7800; Anexo 1193, o al correo electrónico: dgac_certificaciones@mtc.gob.pe
