

Guía Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación

G-DAI-CDA-04 1.1

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.

www.seguridadaerea.gob.es

Índice

1.	OBJETO Y ALCANCE	3
2.	GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN F-DAI-CDA-04	4
2.1	GENERAL.....	4
2.2	SOLICITANTE DEBE DARSE DE ALTA EN EL REGISTRO DE AESA	4
2.3	INICIO DE SOLICITUD	4
2.4	RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD	5
2.5	EVALUACIÓN.....	5
3.	EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN.....	6
4.	DEFINICIONES	7
5.	ACTIVIDADES POSTERIORES.....	8
5.1	MODIFICACIÓN	8
5.2	TRANSFERENCIA	8
6.	LISTA DE ACRÓNIMOS	8

1. OBJETO Y ALCANCE

El presente documento tiene por objeto proporcionar una guía para la tramitación ante AESA la solicitud de emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación para aeronaves usadas inscritas en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, o nuevas fabricadas en España.

El alcance de este procedimiento es la emisión de los certificados de aeronavegabilidad para la exportación, conforme a la Subparte L de JAR-21 (Real Decreto 660/2001).

No siendo el Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación un documento válido para el vuelo, proporciona confirmación por parte del Estado exportador de haber realizado una revisión satisfactoria reciente del estado de aeronavegabilidad de la aeronave. No obstante lo anterior, hay que considerar la posibilidad de utilizar esta guía para aeronaves que no dispongan de certificado de tipo conforme al Anexo 8 de OACI, pero se haya llegado a acuerdos con la Autoridad importadora que contemplen el caso particular de que se trate.

Si la aeronave dispone de matrícula española pero no se le ha llegado a emitir un certificado de aeronavegabilidad (bien porque la aeronave ha estado inmovilizada desde su matriculación, bien porque sólo ha volado con autorización de vuelo), el solicitante deberá solicitar primero el certificado de aeronavegabilidad correspondiente. Una vez evaluada satisfactoriamente esta solicitud, se podrá continuar con este procedimiento.

Por otro lado, no procederá la aplicación de este procedimiento si la aeronave se encuentra incluida en el ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139 y el Estado importador es un Estado miembro de EASA, ya que las disposiciones al respecto de la Parte 21 (Reg. 748/2012) hacen innecesario e inapropiado el certificado de aeronavegabilidad para la exportación.

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía al siguiente buzón:

certificadoypermisos@seguridadaerea.es

2. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN F-DAI-CDA-04

2.1 GENERAL

El solicitante deberá proveer los medios para que el procedimiento administrativo se desarrolle en la lengua castellana, de acuerdo al artículo 15 de la ley 39/2015. Es por ello que toda la documentación relativa al procedimiento deberá ser redactada en castellano o en las lenguas cooficiales, en aquellas CCAA que cuentan con ella. Los documentos podrán ir acompañados de una traducción al idioma propio de la organización.

Además, al considerarse la inspección documental e in situ parte del procedimiento, la comunicación oral y escrita con la autoridad debe poder producirse en los idiomas anteriores.

2.2 SOLICITANTE DEBE DARSE DE ALTA EN EL REGISTRO DE AESA

El solicitante (tanto persona jurídica como física) que se disponga a realizar la solicitud objeto de este manual, deberá antes estar dado de alta como usuario para relacionarse con la Dirección de Seguridad de Aeronaves.

Toda la información relativa a la gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se recoge en la Guía de Alta y Modificación de Usuarios SIPA [A-DSA-ORGA-01](#)

Como información complementaria, AESA ha publicado en la intranet y en la web la Guía de Representación en el ámbito de la administración electrónica. En el documento se explica qué es la representación electrónica, cuál es su alcance, cómo se regula, cuándo es necesario acreditar la representación, cómo se acredita, y como hacer todo esto ante AESA.

Las consultas relacionadas con el procedimiento de gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se realizarán a través del buzón: usuariosdsa.aesa@seguridadaerea.es

Cada usuario designado deberá disponer de un certificado electrónico reconocido, de tipo personal, que le permita identificarse y realizar firma electrónica cuando sea necesario, según lo establecido en el Artículo 10, Sistemas de firma admitidos por las Administraciones Públicas, Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Para saber más sobre tipos de certificados electrónicos consultar la dirección:

https://sede.seguridadeaerea.gob.es/AESA_GestionDiscrepancias/Manual/Guia%20de%20usuario.pdf

AESA ha puesto a disposición del usuario diversos vídeos de ayuda en relación al funcionamiento de la aplicación. Dichos vídeos podrán encontrarse en la siguiente dirección:

https://sede.seguridadeaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/ACCESO_RESTRING/DISCREP/VIDEOS/

2.3 INICIO DE SOLICITUD

El solicitante deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de certificado de aeronavegabilidad para la exportación, utilizando para ello el formato F-DAI-CDA-04 que se puede descargar en la página Web de AESA.

El propio formato de solicitud F-DAI-CDA-04 contiene las instrucciones necesarias para ser rellenado. También indica la documentación que debe acompañar dicho formato.

La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada de la documentación requerida para el caso de aeronave de que se trate.

Si el solicitante pide dar de baja la aeronave en Registro de matrículas antes de emitir el Cda Export, deberá de comunicar al Registro de matrículas de que no se emita la baja de la aeronave ya que se va a emitir un CdA para la exportación. Una vez emitido el CdA export se puede realizar la baja en matrícula de la aeronave.

2.3.1 SELECCIÓN DEL MEDIO DE COMUNICACIÓN

Si el solicitante se presenta como persona jurídica en nombre de una organización, deberá presentar la solicitud por registro telemático en:

https://sede.seguridadaaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/TRAMITACIONES/SOLIC_GR/AL/DESCRIPCION/

Si el solicitante se presenta como persona física, tiene la opción de presentar la solicitud bien telemáticamente o bien podrán hacerlo presentando la solicitud en papel en cualquier Registro Oficial de la Administración del Estado, indicando la dirección postal en la que deseen que se les practiquen las notificaciones.

2.3.2 A DÓNDE DIRIGIR LA SOLICITUD

El formato junto a la documentación requerida se deberá entregar a la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI) si la aeronave es nueva.

En caso de que la Aeronave sea usada, el formato se entregará a la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA) o una de las Oficinas de Seguridad en Vuelo (OSV) correspondientes, según la unidad que esté al cargo de supervisar dicha aeronave u organización.

2.4 RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD

Si la solicitud no reúne los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo (p.ej. objeto de la solicitud o solicitante claramente improcedente, falta de justificante del pago de la tasa, falta de la acreditación de la representación para solicitar en nombre de otra persona física), se le requerirá al solicitante que la subsane a través del formato F-DSA-PGIA-01B. Si transcurrido el plazo concedido, la solicitud no es satisfactoriamente subsanada, se le dará por desistido.

El procedimiento de evaluación de una solicitud de Autorización de Vuelo será un procedimiento administrativo reducido, consistente en la creación del expediente, evaluación documental y emisión de la Autorización de Vuelo junto con las Condiciones de Vuelo, cuando proceda. No se requiere la emisión del correspondiente informe técnico ni dictamen técnico ni la correspondiente recepción de solicitud si ésta está bien conformada.

2.5 EVALUACIÓN

El equipo evaluador verificará en primer lugar la elegibilidad del solicitante y en segundo lugar la elegibilidad de la solicitud.

2.5.1 ELEGIBILIDAD DEL SOLICITANTE

La elegibilidad del solicitante será confirmada si es el titular registral de la aeronave, si dispone de matrícula española, o el fabricante de la misma, si no la tuviera, lo que se acreditará documentalmente en todo caso. En ambos casos, la solicitud también puede formularse por un representante de aquellos debidamente acreditado.

2.5.2 ELEGIBILIDAD DE LA SOLICITUD - REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

1. Se comprobará la elegibilidad de la solicitud, mediante el examen de la documentación presentada por el solicitante para justificarla.
 - a) La aeronave dispone de un certificado de tipo (o equivalente) conforme al Anexo 8 de OACI. En caso contrario, no será elegible salvo que AESA haya llegado a acuerdos con la Autoridad importadora que contemplen el caso particular de que se trate.
 - b) La aeronave es usada y dispone de certificado de aeronavegabilidad, o es nueva y ha sido fabricada por un fabricante nacional debidamente autorizado por AESA (con aprobación POA o sin ella según Subparte F) para la fabricación de ese modelo de aeronave.
 - c) El Estado importador no es un Estado miembro de EASA, si la aeronave está incluida en el ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139.
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando el propio formato de solicitud como lista de comprobación. La documentación presentada deberá estar completa y ser válida. Una vez contrastados con los originales, la Unidad correspondiente conservará copia de los documentos, excepto manuales.

3. Si la aeronave es usada, el equipo evaluador procederá a la revisión de los registros históricos para determinar documentalmente si la aeronave se encuentra aeronavegable. En este proceso se tendrá en cuenta el estado actual de su certificado de aeronavegabilidad (si no se dispone de copia, ésta se requerirá al solicitante) y, si procede, certificado de revisión de la aeronavegabilidad, siendo sólo necesario revisar los registros posteriores a su última renovación, tal y como se haría si procediera efectuar una nueva renovación siguiendo las pautas del correspondiente procedimiento aplicable. Se revisará para ello si la aeronave es conforme al diseño de tipo aprobado, su estado de mantenimiento y el cumplimiento con las directivas de aeronavegabilidad aplicables.
4. El equipo evaluador comprobará si la aeronave es conforme con el diseño de tipo aceptable por el Estado importador y cumple con los requisitos adicionales para la importación del Estado importador que hayan sido indicados en la solicitud. En cualquier caso, se comprobarán en la web de EASA los convenios bilaterales o acuerdos de trabajo aplicables que pudieran existir entre EASA y el Estado importador.
5. Cualquier incumplimiento que se detecte durante los dos puntos anteriores (incluidos los incumplimientos que el solicitante haya podido indicar en su solicitud) será admisible como excepción si la Autoridad importadora lo acepta por escrito. Estos incumplimientos serán inicialmente notificados por escrito por el equipo evaluador al interesado, si bien será preferible que se establezca el contacto directo entre el equipo evaluador y la Autoridad importadora.
6. Finalmente, para aeronaves nuevas, el solicitante deberá aportar una declaración de cumplimiento con el requisito de identificación de la aeronave, adjuntando prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica).
7. En caso de que el AESA lo considere necesario, podrá efectuarse una inspección física de la aeronave, p.ej. para verificar sobre la propia aeronave el cumplimiento con los requisitos de equipamiento adicionales de la Autoridad importadora. La localización de la aeronave no deberá suponer una carga excesiva para AESA; de ser así, se considerará como alternativa informar de la dificultad a la Autoridad importadora, (solicitando la aceptación de una excepción si fuera necesario).
Si la aeronave estuviera ubicada en un lugar no propiedad del solicitante, (un aeródromo privado, por ejemplo), el propio solicitante deberá de gestionar los permisos de los inspectores de entrada al recinto.
8. Las discrepancias detectadas durante este proceso, una vez aceptadas por escrito como excepciones por la Autoridad importadora, no tendrán (o dejarán de tener) la consideración de deficiencias.
9. Las deficiencias detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas utilizando el formato F-DSA-PGIA-20B. En el caso de que no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la emisión, transcurrido el plazo concedido se dará el procedimiento por caducado, notificándolo al interesado mediante F-DSA-PGIA-09.

3. EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN

1. En el caso de subsanación de las deficiencias, el equipo evaluador propondrá al Jefe de la Unidad correspondiente la emisión del certificado de aeronavegabilidad para la exportación solicitado.
2. El certificado de aeronavegabilidad para la exportación propuesto incluirá, si procede, las excepciones aceptadas por escrito por la Autoridad importadora. Se indicarán en el correspondiente apartado del certificado los requisitos que no se cumplan y las diferencias en configuración entre el producto a exportar y el correspondiente producto aprobado.
3. La emisión del certificado de aeronavegabilidad está realizada en el formato EASA 27. En el caso de aeronaves nuevas, el certificado llevará adjunto la Declaración de Conformidad requerida (ref. formato EASA 52).

4. DEFINICIONES

Solicitante: Se utilizará este término genérico para referir tanto a personas como a organizaciones durante los procesos en los que estas han solicitado la emisión de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones.

Interesado: Se utilizará este término en los procesos de inspección de oficio para referirse a la persona u organización inspeccionada.

Personal actuario (ACT): A efectos de este procedimiento el personal actuario será personal funcionario de AESA y cumplirá los requisitos de formación y competencia establecidos para el perfil de personal de revisión de la aeronavegabilidad.

Equipo de Evaluación: Para el caso de emisión/modificación de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones, será el conjunto de personas que participa en la evaluación completa de todos los ámbitos del solicitante/interesado. Podrán formar parte del Equipo de Evaluación varios Equipos de Actuación.

5. ACTIVIDADES POSTERIORES

5.1 MODIFICACIÓN

La emisión del certificado de aeronavegabilidad para la exportación, toda modificación o cambio que afecten al contenido del certificado de aeronavegabilidad para la exportación, se tramitará como nueva solicitud siguiendo el procedimiento inicial.

En el caso del certificado de aeronavegabilidad para la exportación, si se detectase alguna anomalía respecto a un certificado ya emitido, se procederá a informar de ella, tan pronto sea posible, a la Autoridad importadora, para que ésta actúe en consecuencia.

5.2 TRANSFERENCIA

La transferencia de otro Estado Miembro a España se tramitará según se establece en el procedimiento de emisión.

6. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
ACT	PERSONAL ACTUARIO
AMC	MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
AV	AUTORIZACIÓN DE VUELO
CDA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
CDA EXPT	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DOA	ORGANIZACIÓN DE DISEÑO APROBADA
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
POA	ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN APROBADA