



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Resolución 282/2025

RESOL-2025-282-APN-ANAC#MEC

Ciudad de Buenos Aires, 15/04/2025

VISTO el Expediente EX-2025-38918369- -APN-ANAC#MEC, la ley 15.110 -Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), 17.285 (Código Aeronáutico), los decretos 239 del 15 de marzo de 2007, 1770 del 29 de noviembre de 2007, 585 del 4 de julio de 2024, la resolución 46 del 27 de enero de 2014 de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 21, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, Aviones Muy Livianos por sus siglas en inglés (VLA), y

CONSIDERANDO:

Que mediante el expediente citado en el visto tramita el reconocimiento como Certificado Tipo Argentino de aeronaves a su equivalente vigente emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de América, Dirección de Aviación Civil de Transporte (TCCA) de Canadá, la Agencia de La Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) o la Agencia Nacional de Aviación Civil de la República Federativa del Brasil (ANAC Brasil) o la Agencia de Aviación Civil del Reino Unido (CAA).

Que por medio de la ley 15.110, la República Argentina adhirió al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), comprometiéndose a emanar la reglamentación compatible con las normas y métodos recomendados establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Que el Anexo 8 al Convenio de Aviación Civil Internacional, refiere al Certificado Tipo como aquel documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Que, asimismo el Estado Argentino se ha comprometido a colaborar para lograr el más alto grado de uniformidad posible en los reglamentos, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

Que la Regulación Argentina de Aviación Civil (RAAC) Parte 21 establece el Procedimiento para la Certificación de productos y partes.

Que la RAAC Parte 22 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a los planeadores y los motoplaneadores.

Que la RAAC Parte 23 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a los aviones de categoría normal.





Que la RAAC Parte 25 define los estándares de Aeronavegabilidad aplicables a los aviones de categoría transporte.

Que la RAAC Parte 27 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a giroavión categoría normal.

Que la RAAC Parte 29 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a giroavión categoría transporte.

Que la RAAC Parte 31 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a los Globos Libres Tripulados.

Que la RAAC Parte 33 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a los motores de aeronaves.

Que la RAAC Parte 35 establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a las hélices de aeronaves.

Que la RAAC Parte Aviones Muy Livianos por sus siglas en inglés (VLA) establece los Estándares de Aeronavegabilidad aplicables a los aviones muy livianos.

Que por su parte, a través de la suscripción del Memorando de Entendimiento entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se constituyó el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional que tiene entre sus funciones el desarrollo de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) a fin de lograr una armonía regulatoria entre los países de la región.

Que tanto la LAR 25 como la RAAC Parte 25 establecen que respecto a los certificados de homologación de tipo de los aviones de categoría transporte, será adoptado íntegramente la Parte 25 del Reglamento Federal de Aviación (FAR 25) del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de América, con todas sus enmiendas y apéndices.

Que en relación a la Certificación Específica 25 (CS-25) de la EASA si bien existen diferencias de criterios de diseño con las FAR, las mismas son aceptadas para cada modelo de aeronave por parte de la FAA, mediante el empleo de condiciones especiales acordadas entre ambas autoridades.

Que en relación a la Certificación Específica al Reglamento Brasileiro de Aviación Civil 25 (RBAC 25) de la ANAC Brasil, no se identifica ninguna diferencia sustancial respecto a la RAAC Parte 25 y a la LAR 25.

Que la LAR 21, Sección 21.156 establece que puede ser aceptado un certificado tipo de un producto importado, siempre y cuando cumpla con los requisitos y estándares dispuestos en los LAR.

Que por la Resolución 46 del 27 de enero de 2014 de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), se aprobó el "Plan de Trabajo para la adopción de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) o su armonización con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)".

Que la Dirección Nacional De Seguridad Operacional (DNSO) de Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), ha tomado la intervención de su competencia, analizando la factibilidad técnica a través de sus áreas competentes.





Que la Dirección de Asuntos Jurídicos (DAJ) de la Dirección General Legal, Técnica Y Administrativa (DGLTYA) de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por la ley 17.285 (Código Aeronáutico) y los decretos 239 del 15 de marzo de 2007 y 1770 del 29 de noviembre de 2007.

Por ello,

LA ADMINISTRADORA NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Reconocer como Certificado Tipo Argentino y Certificado Tipo Suplementario argentino a sus equivalentes vigentes emitidos por la Administración Federal de Aviación (FAA) del gobierno de los Estados Unidos de América, la Agencia de La Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA), la Agencia Nacional de Aviación Civil de la República Federativa del Brasil (ANAC Brasil), la Agencia de Aviación Civil del Reino Unido (CAA) y la Dirección de Aviación Civil de Transporte (TCCA) de Canadá, en base a las Regulaciones Federales de Aviación (FARS) Partes 23, 25, 27, 29, 31, 33 y 35, Base de Certificación Estándar 22 de la EASA y sus normas equivalentes para las diversas autoridades de Aviación Civil mencionadas en la presente, de las aeronaves y sus componentes asociados sin necesidad de efectuar un procedimiento de legitimación del certificado tipo original o de sus revisiones. En el caso que en modelos de Aeronaves no diseñadas bajo reglamento FAR, existan diferencias de criterios de diseño con los Estándares adoptados por la Autoridad de diseño Original, se consideraran válidas las condiciones especiales o medidas equivalentes acordadas con la FAA.

ARTÍCULO 2º.- Establecer que el propietario o explotador deberá asegurarse de que la aeronave y/o motores cumplan con los estándares de aeronavegabilidad establecidos por las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) previo al ingreso de los mismos al parque aeronáutico de la República Argentina.

ARTÍCULO 3º.- Instruir a la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) dependiente de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) de esta Administración Nacional a mantener actualizado el listado con los certificados (CT) tipo y certificados tipo suplementarios (CTS) reconocidos como certificado tipo argentino. La Dirección de Aeronavegabilidad (DA) será la encargada de sostener la comunicación con la Autoridad Aeronáutica Civil Extranjera por cualquier modificación que tuviera lugar o intercambio de información técnica que se requiera, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales celebrados o que oportunamente se celebren entre la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y la Autoridad Aeronáutica Civil Extranjera.

ARTÍCULO 4º.- Instruir a la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) a proyectar todas aquellas adecuaciones que fueren necesarias a las RAAC como consecuencia del dictado de la presente medida.

ARTÍCULO 5º.- El reconocimiento del certificado tipo cesará de inmediato cuando sea suspendido, cancelado o revocado por la Autoridad de Aviación Civil que lo emitió originalmente, cuando el modelo de aeronave no cuente con los servicios del fabricante o de alguna organización reconocida por la Autoridad de Aviación Civil del país de





certificación tipo original a los fines de la provisión de documentación y asesoramiento técnico para el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada y para la resolución de las dificultades en servicio o cuando la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) lo considere necesario.

ARTÍCULO 6°. - Instruir a la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), para que en un plazo de ciento veinte (120) días desarrolle e implemente los Convenios Bilaterales de Seguridad en la Aviación (BASA por sus siglas en inglés) necesarios para la correcta implementación de lo vigente en la presente Resolución.

ARTICULO 7°. - Girar las actuaciones a la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) para su inclusión en el Sitio "Web" Institucional del Organismo, difusión y publicación en la Biblioteca Virtual, y posterior pase al Departamento de Secretaría General (DSG) dependiente de la Dirección General Legal, Técnico y Administrativa (DGLTYA) de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) a efectos de incorporar la presente Resolución en el Archivo Central Reglamentario (ACR).

ARTÍCULO 8°. - La presente entrará en vigencia a partir del día de su publicación.

ARTÍCULO 9°. – Comuníquese, Publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y Archívese.

María Julia Cordero

e. 16/04/2025 N° 24217/25 v. 16/04/2025

Fecha de publicación 11/08/2025

