

Circular de Asesoramiento

Tema: Cumplimiento de la Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada.	CA N°: CA-AIR-21/43-001-2025 Fecha: 21 de marzo 2025 Revisión: Segunda Página 1 de 15
--	---

1. Propósito.

Esta Circular de Asesoramiento corresponde a una fuente de Material Explicativo y de Interpretación (MEI) y Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC) a secciones específicas del [RAC-21](#) (Decreto N° 28642-MOPT y sus reformas) y [RAC-43](#) (Decreto N° 27880 MOPT y sus reformas), en cuanto a la aplicación de la Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada para la vigencia del certificado de aeronavegabilidad.

2. Antecedentes.

Desde hace varios años cuando se desarrolló y publicó los [RAC-21](#) y [RAC-43](#), y se estableció en los mismos, que toda aeronave con matrícula costarricense debe contar con un Certificado de Aeronavegabilidad emitido por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de CR. Esto igualmente amparado en la [Ley General de Aviación Civil de Costa Rica N° 5150 artículo 48 Sección III](#).

El [Anexo 8 Decimotercera Edición Julio 2022, enmienda 109, parte II sección 3.2.3](#), establece la opción de renovación o continuidad del Certificado de Aeronavegabilidad según los acuerdos del Estado; en el caso de Costa Rica se optó por un Certificado de Aeronavegabilidad con un periodo de validez ilimitado (sin fecha de vencimiento), para lo cual en cumplimiento de lo requerido por el Anexo 8, el Estado había establecido una Inspección Anual por [RAC-43 \(Fórmula DGAC-1000\)](#) responsabilidad del operador o propietario de la aeronave, en aras de mantener la vigencia continua del certificado de aeronavegabilidad por el [RAC-21](#).

“Anexo 8 parte II sección 3.2.3

El certificado de aeronavegabilidad se renovará o continuará en vigencia, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula, siempre que dicho Estado requiera que el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad se determine por medio de inspecciones periódicas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y el tipo de servicio o, alternativamente, por medio de inspecciones aprobadas por el Estado, que den, cuando menos, un resultado equivalente.”

Pese a esto, en las reuniones de soporte en el año 2024 con personal experto de OACI, se indicó que esta aplicación no es satisfactoria ya que se estaba omitiendo la participación y responsabilidad del Estado en la verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos para mantener la validez y continuidad de los certificados ya otorgados.

El documento [9760 Cuarta edición 2020, Parte III, Capítulo 4.6](#) (Mantenimiento de la validez de un certificado de aeronavegabilidad), viene a esclarecer los elementos mínimos que el sistema de inspección debe contener para asegurar que se controla y determina el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, este sistema debe arrojar resultados al menos equivalentes al sistema de renovación periódica; dicho esto se evidenció que la Fórmula [DGAC-1000](#) abordó solo algunos de estos elementos dejando otros sin revisión.

Actualmente se está trabajando en las enmiendas al [RAC-43](#) y [RAC-21](#), en las cuales se está enfocando el cumplimiento de lo requerido en el Anexo 8 mediante una inspección conocida como Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada, desarrollada en el:

- [RAC-21, Edición tercera, Revisión Primera.](#)
- [RAC-43, Edición Segunda Revisión Primera, Capítulo V Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada.](#)

3. Aplicación.

La presente circular está dirigida a la industria aeronáutica y personal de la DGAC en asesoramiento para el cumplimiento del [Anexo 8 Decimotercera Edición Julio 2022, enmienda 109, parte II sección 3.2.3](#), en lo vinculante a Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada, para mantener la validez continua del Certificado de Aeronavegabilidad.

Esta circular alberga toda aeronave que cuente con un Certificado de Matrícula y un Certificado de Aeronavegabilidad costarricense.

A excepción de lo indicado en el párrafo anterior, esta circular no será aplicable a las aeronaves “Ultraligeras y LSA’s”, que se rigen bajo lo estipulado en la [RAC-103](#), Decreto N° 31884-MOPT de 20 de enero de 2004 y sus reformas.

La Unidad de Aeronavegabilidad de la DGAC de Costa Rica inicialmente será la responsable de efectuar las Comprobaciones de Aeronavegabilidad Continuada para toda la flota aeronaves inscritas y vigentes en el parque aeronáutico costarricense.

El enfoque de esta circular establece un método que se sobrepone al cumplimiento de la Fórmula [DGAC-1000](#) para aeronaves en condición privada y el caso de aeronaves comerciales de los COA’s se entenderá como un complemento de las inspecciones de rampa y por último las aeronaves dentro de los CO’s se verá como parte de la inspección Base.

El cumplimiento y uso Fórmula [DGAC-1000](#) para aeronaves en condición privada se mantendrá vigente hasta no ser aplicada la nueva inspección de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada (CAC) por parte de la DGAC.

4. Efectividad.

La presente circular de asesoramiento será efectiva a partir de su publicación en los medios oficiales de comunicación de la DGAC. Esto en cumplimiento de lo dispuesto en el procedimiento [7P11 Versión 35 sección 2.7.7](#).

La presente circular de asesoramiento reemplaza en su totalidad a la [CA No. CA-AIR-21/43-001-2025 revisión primera de fecha 14 de febrero de 2025](#), “Cumplimiento de la Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada”.

5. Objetivo.

La presente circular de asesoramiento tiene como objetivo principal el demostrar cumplimiento con la responsabilidad del Estado respecto a lo indicado en el [Anexo 8 Parte II Capítulo 3 sección 3.2.3](#). Esto mediante una inspección de la Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada en aras de mantener o no la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad otorgado a las aeronaves nacionales.

La responsabilidad por el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional es siempre del operador o dueño de la aeronave.

La inspección para la Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada aquí descrita pretende verificar que la aeronave, luego de su certificación inicial, está sujeta a una Programa de Mantenimiento y los controles asociados, así como los procedimientos regulatorios para la ejecución de reparaciones, modificaciones y otros, que garanticen su conformidad con el Certificado de Tipo y la operación segura de la misma.

Esta no es una inspección detallada de control de calidad o específica de mantenimiento y por lo tanto, no sustituye ninguna otra inspección del Programa de Mantenimiento ni libera de responsabilidades al operador o dueño de la aeronave por el estado de mantenimiento de esta.

El IAA tendrá la potestad de profundizar o detallar en temas específicos de la auditoria según su criterio por falencias detectadas.

4.1. Página de aprobaciones.

Elaborado por: Ingeniero Unidad de Aeronavegabilidad	21 de marzo 2025	
	Fecha	
	Juan Miguel Soto Eduarte	
	Nombre	Firma y sello
Revisado por: Jefatura Unidad de Aeronavegabilidad	21 de marzo 2025	
	Fecha	
	Luis Jiménez Campos	
	Nombre	Firma y sello
Revisado por: Jefatura Proceso de Regulación Aeronáutica	21 de marzo de 2025	
	Fecha	
	Miguel Alonso Solano García	
	Nombre	Firma y sello
Revisado por: Departamento de Seguridad Operacional	10 de marzo 2025	
	Fecha	
	Luis Diego García Palma	
	Nombre	Firma y sello
Aprobado por: Director General de Aviación Civil de Costa Rica	10 de marzo 2025	
	Fecha	
	Marcos Castillo Masís	
	Nombre	Firma y sello

4.2. Tabla de Contenidos

Contenido

1. Propósito.....	1
2. Antecedentes.....	1
3. Aplicación.....	2
4. Efectividad.....	3
5. Objetivo.....	3
4.1. Página de aprobaciones.....	4
4.2. Tabla de Contenidos.....	5
6. Siglas, Abreviaturas y definiciones.....	6
5.1. Abreviaturas.....	6
5.2. Definiciones.....	6
7. Material Explicativo y de Interpretación (MEI).....	7
8. Proceso de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada (CAC).....	8
7.1 Paso 1. Preparación del plan de vigilancia.....	8
7.2 Paso 2. Coordinación.....	8
7.3 Paso 3. Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada.....	8
7.4 Paso 4. Cierre.....	13
7.5 Paso 5. Archivo, control e informe.....	13
7.6 Control de la periodicidad.....	13
9. Incumplimiento de la CAC.....	13
10. Anticipo o Prórroga de la CAC.....	13
11. Método Aceptable de Cumplimiento (MAC).....	14
12. Formatos.....	14
10.1 7F624 Lista de verificación para la inspección de Comprobación de Aeronavegabilidad Continuada CAC.....	14
13. Referencias.....	15

6. Siglas, Abreviaturas y definiciones.

5.1. Abreviaturas

- a) **AD:** Directiva de Aeronavegabilidad.
- b) **AIR:** Aeronavegabilidad
- c) **CA:** Circular de Asesoramiento.
- d) **CAC:** Comprobación de Aeronavegabilidad Continuada.
- e) **CR:** Costa Rica
- f) **DGAC:** Dirección General de Aviación Civil.
- g) **IAA:** Inspector de Aeronavegabilidad Asignado.
- h) **MAC:** Método Alterno de Cumplimiento.
- i) **MCAI:** Información Obligatoria sobre el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.
- j) **MEI:** Material Explicativo Interpretativo.
- k) **PM:** Programa de Mantenimiento.
- l) **RAC:** Reglamento Aeronáutico Costarricense.
- m) **RS:** Retorno a Servicio.
- n) **SB:** Boletín de Servicio.
- o) **STC:** Certificado de Tipo Suplementario.
- p) **TC:** Certificado de Tipo

5.2. Definiciones

- a) **Aeronavegabilidad Continuada:** Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.
- b) **Estado de certificación:** Estado que tiene jurisdicción sobre el certificado de tipo emitido a una aeronave, motor u hélice.
- c) **Estado de diseño:** Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
- d) **Estado de fabricación:** Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.
- e) **Estado de matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- f) **Diseño de tipo:** El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.
- g) **Mantenimiento de la aeronavegabilidad:** Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.
- h) **Parte con vida limitada:** cualquier pieza para la que se especifica un límite de reemplazo u overhaul obligatorio en el diseño de tipo (en horas, ciclos o tiempo calendario), las Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad o el manual de mantenimiento. Se deben dejar esas piezas permanentemente fuera de uso en el momento en que se alcance ese límite o antes de ese momento.
- i) **Programa de mantenimiento:** Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos.

- j) **Registros de mantenimiento:** Registros en los que se refleja información detallada de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas.

7. Material Explicativo y de Interpretación (MEI).

En esta sección se desarrolla el procedimiento y se explican los requisitos y métodos para el cumplimiento de esta Circular de Asesoramiento en aras de dar cumplimiento a las secciones de los RAC-21 y RAC-43 vinculantes la Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada. Aplicando las recomendaciones indicadas en el Doc 9760 para cumplir con el requisito del Anexo 8.

Para poder cumplir con este proyecto y realizar las comprobaciones de todas las aeronaves, se estaría tomando en consideración, los siguientes factores:

- Análisis de cantidad de aeronaves activas con certificados vigentes.
- Capacidad y disponibilidad del personal de la Unidad de Aeronavegabilidad.
- Recursos para las comprobaciones nacionales e internacionales.

Anticipando un panorama complejo, utilizando únicamente recursos y personal de la DGAC, la Unidad de Aeronavegabilidad estaría previendo un posible cumplimiento de la totalidad de las aeronaves en un periodo de tres años (2025-2028).

El documento 9760 Cuarta edición 2020, Parte III, Capítulo 4.6 sección 4.6.1.2 ítem a) hace mención del posible periodo de validez de uno a tres años para aquellos certificados de aeronavegabilidad que requieren de una renovación, por lo cual basándose en ese dato, la DGAC estaría proponiendo un sistema de vigilancia para las Comprobaciones de la Aeronavegabilidad Continuada por periodos de dos años, los cuales podrían incrementar o disminuir dependiendo de los resultados de las inspecciones puntuales de cada aeronave.

Se adjunta la siguiente tabla como una proyección estimada de cumplimiento:

Tabla de proyección de cumplimiento del CAC.		
Proyección estimada	Periodo	Matriculas
	2025	TI-AAD / TI-ATP (223 aeronaves <i>menos las canceladas</i>) (un aproximado de 19 aeronaves por inspector)
	2026	TI-ATQ / TI-BCH (223 aeronaves <i>menos las canceladas</i>) (un aproximado de 19 aeronaves por inspector)
	2027	TI-BCI / TI-BMA (223 aeronaves <i>menos las canceladas</i>) (un aproximado de 19 aeronaves por inspector)

Nota: Según la experiencia reciente en el ordenamiento de los expedientes de las aeronaves del archivo de AIR, se estima que un aproximado del 30% de las matrículas y certificados de las aeronaves (actualmente en el archivo de AIR 670) están cancelados por diferentes motivos (accidentes, exportación, cancelación de matrícula...), para un estimado de 469 activas. Por lo cual, con los actuales 12 inspectores de AIR se estima un total de 13 aeronaves por inspector al año.

8. Proceso de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada (CAC).

Para toda aeronave según corresponda, será obligatorio el cumplimiento de la inspección de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada (CAC) para mantener la validez del Certificado de Aeronavegabilidad otorgado por la DGAC; para lo cual se seguirán los siguientes pasos en aras de ordenar las actividades a seguir para lograr cumplir con el objetivo en el plazo estimado de los tres años (2025-2027):

7.1 Paso 1. Preparación del plan de vigilancia.

- a) El Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad en el mes de Enero de cada año, se asegurará de que se asigne presupuesto a la partida presupuestaria correspondiente para las inspecciones de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada, tanto nacional como internacional.
- b) El Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad en el mes de Febrero de cada año, presentará el Plan de Vigilancia CAC del parque aeronáutico costarricense a sus inspectores para que programen las inspecciones de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada que les sean asignadas.

7.2 Paso 2. Coordinación.

- a) El Inspector de Aeronavegabilidad Asignado (IAA), posterior al recibo del plan de vigilancia con las matrículas que le correspondan, deberá:
 - 1) Contactar y notificar al operador o propietario de la aeronave de forma escrita por los medios oficiales de la DGAC, sobre la inspección de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada que le corresponda y programar una fecha según lo establecido por el Plan de Vigilancia CAC.
 - 2) En el caso de aeronaves que pertenezcan a la flota de un operador (COA o CO), le serán asignadas Inspector de Aeronavegabilidad Principal (PMI) de oficio en el año programado;
 - 3) Cuando la aeronave se encuentre en territorio nacional, el Inspector de Aeronavegabilidad Asignado será el responsable de gestionar la solicitud y liquidación de viáticos correspondiente, de ser requerido.
 - 4) Cuando la aeronave se encuentre fuera del territorio nacional, el Inspector de Aeronavegabilidad Asignado (IAA) deberá notificar a la Jefatura de Aeronavegabilidad para que gestione según corresponda.
- b) El operador o propietario de la aeronave debe poner la misma a disposición, en un momento y lugar aceptables para el IAA, para que se efectúen las verificaciones e inspecciones que esta estime necesarias.
- c) El IAA deberá solicitar al operador o propietario de la aeronave, previo a la inspección física de esta, la documentación técnica indicada en la Parte II de la “[Fórmula 7F624, Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada](#)”, para su respectiva evaluación.
- d) El operador o propietario de la aeronave debe ofrecer al IAA los documentos, equipos o personal necesarios para que se lleven a cabo de manera satisfactoria las verificaciones e inspecciones requeridas.

7.3 Paso 3. Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada.

- a) El Inspector de Aeronavegabilidad Asignado posterior a la evaluación la documentación requerida por la [Parte II](#) de la “[Fórmula 7F624, Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada](#)”, realizará las inspecciones físicas respectivas indicadas en la “[Parte III de la Fórmula 7F624](#)”.

- b) Como parte del cierre de esta comprobación el Inspector de Aeronavegabilidad Asignado realizará una reunión de cierre (debriefing) donde se comentará el resultado de la CAC documental y física y sus implicaciones.
- c) El incumplimiento a cualquiera de los ítems indicados en el “Fórmula 7F624, Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada” serán categorizados como no conformidades de Nivel 1.
- d) El Inspector de Aeronavegabilidad Asignado dispondrá de 5 días hábiles para enviar al propietario u operador de la aeronave, el informe de resultados de auditoria con las no conformidades detectadas, utilizando el Formulario “7F100, Hallazgos de No Conformidades”.
 - 1) Para este informe la columna de Tiempo en el “Formulario 7F100” se marcará como N/A.
 - 2) El IAA, debe enviar una copia del informe “7F100, Hallazgos de No Conformidades” al jefe de Aeronavegabilidad para el control y seguimiento de los tiempos y acciones aplicadas.
- e) El Inspector de Aeronavegabilidad Asignado de acuerdo con el resultado final de esta Comprobación podrá según determine:

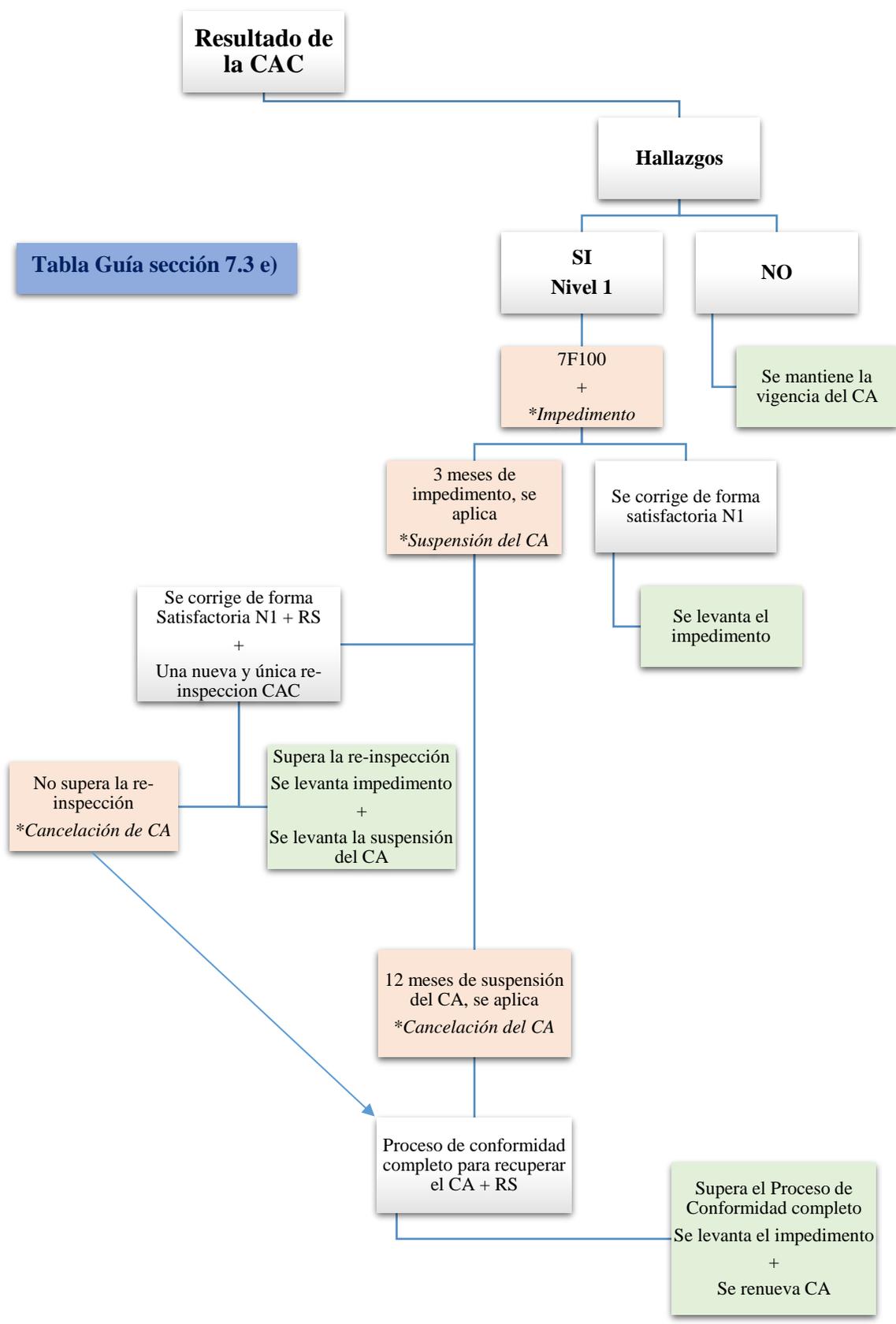
Nota: Ver Tabla Guía Sección 7.3 e)

- 1) Mantener la Continuidad de Certificado de Aeronavegabilidad.
- 2) Aplicar medidas temporales o definitivas de suspensión a la operación de la aeronave o a su Certificado de Aeronavegabilidad, mientras se resuelve cualquier no conformidad encontrada, estas medidas deberán seguir el proceso siguiente:
 - i) Se generará y notificará al ATC con copia hacia el operador o propietario sobre el impedimento de Vuelo vinculado a las No conformidades de Nivel 1.
 - 1. Referencia: “7P12, Procedimiento ejecución de actividades de vigilancia de servicios aeronáuticos”. Sección “Autorizar o Impedir un Vuelo” mediante el “Formulario 7F92, Formulario para autorizar o impedir un vuelo”.
 - ii) En caso de resolverse las no conformidades de Nivel 1 y su aceptación por el IAA, se procede al levantamiento del impedimento de vuelo.
 - iii) Si el impedimento de vuelo se mantiene abierto por más 3 meses calendario se procederá con la suspensión y retiro del Certificado de Aeronavegabilidad y notificación al operador o propietario.
 - 1. Ley 5150, Artículos 18, 25, 45 y 46.
 - 2. RAC-21.134 y 21.144.
 - iv) En caso de resolverse las no conformidades de Nivel 1 y su aceptación por el IAA, se realizará una nueva y única inspección completa de la aeronave utilizando la “Fórmula 7F624”; la cual de ser satisfactoria permitirá la reactivación del CA y levantamiento del impedimento de vuelo. De ser insatisfactorio el resultado de esta re-inspección, el IAA deberá proceder con la cancelación del CA.
 - 1. Para el IAA poder revocar una suspensión de un CA, el operador o propietario deberá presentar el correspondiente Retorno a Servicio (RS) en la bitácora de la aeronave registrado por un TMA u OMA según corresponda.
 - v) Si el Certificado de Aeronavegabilidad se mantiene suspendido por más 12 meses calendario, se procederá con la cancelación del Certificado de Aeronavegabilidad.
 - 1. Ley N° 5150, Artículos 18, 25, 45 y 46.

2. [RAC-21.134 y 21.144.](#)
 - vi) Si el Certificado de Aeronavegabilidad es cancelado el IAA deberá notificar al operador o propietario y a las dependencias de Registro Aeronáutico y Operaciones Aeronáuticas para las gestiones correspondientes.
 - vii) Si el operador o propietario desea recuperar el certificado de aeronavegabilidad deberá solicitar y someter la aeronave a un proceso de conformidad completo.
 1. [7P10 ANEXO.](#)
 2. [RAC-21.](#)
 - viii) De superar de manera positiva proceso de conformidad completo de la aeronave, se emitirá un nuevo Certificado de Aeronavegabilidad (con el mismo número de consecutivo del anterior) correspondiente y se procederá al levantamiento del impedimento de vuelo.
 1. Para el IAA poder renovar CA posterior a una cancelación, el operador o propietario deberá presentar el correspondiente Retorno a Servicio (RS) en la bitácora de la aeronave registrado por un TMA u OMA según corresponda como parte del proceso de conformidad.
- f) El incumplimiento de cualquiera de las condiciones siguientes podrá invalidar el Certificado de Aeronavegabilidad:
- 1) La aeronave debe mantenerse en conformidad con el diseño y Certificado de tipo aprobado. Se debe prestar especial atención a:
 - i) Las modificaciones o reparaciones realizadas de conformidad con los procedimientos y métodos aprobados por la DGAC, estipulado en el [RAC-43](#);
 - ii) Que los repuestos, piezas, equipos o materiales estén en conformidad con los requisitos de diseño e instalados de acuerdo con los procedimientos prescritos;
 - iii) La presencia de todas las marcas y rótulos incluidos en la conformidad de la aeronave, vinculados a la normativa aplicable;
 - iv) El Manual de Vuelo del avión y Programa de Mantenimiento Aprobado incluye todo cambio obligatorio establecido por la regulación aplicable, según sea el caso;
 - v) Si se autoriza a volar a una aeronave que tiene fuera de servicio algún sistema, componente o equipo importante para la aeronavegabilidad, esta debe estar en conformidad con una Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada por la DGAC;
 - vi) Si se autoriza para el servicio a una aeronave con piezas faltantes, esta debe estar en conformidad con los procedimientos aprobados por la regulación y procedimientos establecidos para este fin; y
Nota: Este tipo de información se incluye a veces como lista de desviaciones respecto a la configuración en el manual de vuelo del avión.
 - vii) Que los daños no reparados estén dentro de los límites aceptables para la DGAC (se podría hacer referencia al manual de reparaciones estructurales para el tipo de aeronave en cuestión con el fin de determinar los límites aceptables);
 - 2) La aeronave se ha mantenido en condiciones de aeronavegabilidad continuada, a saber:
 - i) Se cumple el Programa de Mantenimiento Aprobado por la DGAC;

- ii)** Es objeto de un Programa de Confiabilidad (fiabilidad), si procede, que incluye, en particular, el seguimiento de tendencias de motores, y se han aplicado medidas correctivas para rectificar toda tendencia adversa;
- iii)** Cumple todas las modificaciones o inspecciones regulatorias por la DGAC;
- iv)** Las piezas o componentes de la aeronave con vida útil limitada no superan sus límites aprobados;
- v)** Se cumple con sistema de control del peso y balance de la aeronave; y
- vi)** Los registros de mantenimiento de la aeronave deben satisfacer los requisitos de la normativa aplicable.

Tabla Guía sección 7.3 e)



7.4 Paso 4. Cierre.

- a) En complemento de lo referido en la [Sección 7.3 Ítem e\)](#) y posterior a la aceptación de las no conformidades generadas, el IAA notificará al operador o propietario el cierre satisfactorio de la inspección vinculada a la CAC, mediante el uso del Formulario “[7F155, Notificación de cierre de Auditoría](#)”.
- b) El IAA, debe enviar una copia del informe de cierre “[7F155, Notificación de cierre de Auditoría](#)” al jefe de Aeronavegabilidad para el control de los tiempos y acciones aplicadas.

7.5 Paso 5. Archivo, control e informe.

- a) El Inspector de Aeronavegabilidad Asignado una vez concluido el proceso de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada, archivará los documentos en el sistema electrónico del cual se disponga y paralelamente en el expediente de la aeronave se adjuntarán únicamente los siguientes documentos:
 - (1) [Fórmula “7F624, Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada”](#).
 - (2) De generarse no conformidades, se adjuntará el informe de resultados de auditoría Fórmula “[7F100, Hallazgos de No Conformidades](#)”.
 - (3) De haber sido resueltas y aceptadas las no conformidades se adjuntará la Fórmula “[7F155, Notificación de cierre de Auditoría](#)”.

7.6 Control de la periodicidad.

- a) La inspección de la CAC se planificará por la Jefatura de Aeronavegabilidad en periodos de 2 años para toda aeronave con CA Costarricense.
- b) El control y seguimiento de este plan de vigilancia de la CAC será responsabilidad de Jefatura de Aeronavegabilidad; sin detrimento de esta responsabilidad el Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad podrá ser delegar esta actividad a un inspector bajo su cargo.

9. Incumplimiento de la CAC.

- a) En caso de incumplimiento por parte del operador o propietario a presentar la aeronave para la Inspección de la CAC en el periodo de tiempo indicado, se considerará como una falta grave, categorizándose como una no conformidad de Nivel 1, forzando al IAA a ejecutar lo indicado en esta [CA Sección 7.3 e\) 2\)](#).

10. Anticipo o Prórroga de la CAC.

- a) De ser requerido, el operador o propietario podrá solicitar al IAA que la inspección de la CAC sea adelantada hasta un máximo de 3 meses calendario respecto a la fecha de inspección notificada.
- b) De ser requerido, el operador o propietario podrá solicitar una prórroga de tiempo para la presentación de la aeronave al IAA.
 - 1) Esta prórroga no podrá ser mayor a 1 mes calendario respecto a la fecha de inspección notificada.
- c) La fecha de la Inspección de Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada no podrá extenderse más allá del año en curso programado.

11. Método Aceptable de Cumplimiento (MAC).

Actualmente está circular de asesoramiento no ofrece métodos aceptables de cumplimiento a los requisitos de la normativa.

12. Formatos.

10.1 7F624 Lista de verificación para la inspección de Comprobación de Aeronavegabilidad Continuada CAC.

- a) Esta lista de verificación se manejará en un Formulario aparte de esta CA, para facilidad de revisiones. Se anexa la siguiente imagen solo como referencia:

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA UNIDAD DE AERONAVEGABILIDAD		
COMPROBACIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA CAC <small>RAC-21 / RAC-43</small>		
Operación de la aeronave: <input type="radio"/> PRIVADA <input type="radio"/> COMERCIAL	Tipo de la aeronave: <input type="radio"/> ALA FIJA <input type="radio"/> ALA ROTATIVA	
Nombre del IAA: <input type="text"/>		
Fecha de la inspección: <small>Haga clic aquí o pulse para insertar una fecha.</small>		
MATRICULA TI- <input type="text"/>		
Fabricante: <input type="text"/>	Modelo: <input type="text"/>	TC A/C: <input type="text"/>
Propietario u Operador Aéreo: <input type="text"/>		
Domicilio: <input type="text"/>		
Correo electrónico: <input type="text"/>		
Número telefónico de contacto: <input type="text"/>		
Año de fabricación: <input type="text"/>	Serie número: <input type="text"/>	Tipo de actividad Comercial: <input type="text"/>
Certificado de Aeronavegabilidad N°: <input type="text"/> <input type="radio"/> Standar <input type="radio"/> Especial	Certificado de Matrícula N°: <input type="text"/>	
Tiempo Total: <input type="text"/> Hrs. Ciclos: <input type="text"/>	Vencimiento Seguro de Responsabilidad Civil Fecha: <small>Haga clic aquí o pulse para escribir una fecha.</small>	

Formulario: 7F624 Comprobación de la Aeronavegabilidad Continuada
Revisión: Primera, 07/03/2025

Página 1 de 4

13. Referencias.

- a) Anexo 8 Decimotercera Edición Julio 2022, enmienda 109, parte II sección 3.2.3
- b) 9760 Cuarta edición 2020, Parte III, Capítulo 4.6
- c) RAC-21, Reglamento sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos Decreto N° 28642-MOPT y sus reformas.
- d) RAC-43, Reglamento sobre el Mantenimiento de Aeronaves, Decreto N° 27880 MOPT y sus reformas.
- e) RAC-103 Reglamento de Vehículos Ultraligeros , Decreto N° 31884-MOPT de 20 de enero de 2004 y sus reformas.
- f) 7P11, Procedimiento Regulación Aeronáutica.
- g) 7P10 Anexo, Certificaciones aeronáuticas.
- h) 7P12, Procedimiento de ejecución de actividades de vigilancia de servicios aeronáuticos.
- i) Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 14 mayo de 1973 y sus reformas.