



CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

ATTENTION:

OWNERS, OPERATORS, MAINTAINERS AND
DISTRIBUTORS.

À L'ATTENTION DE :

PROPRIÉTAIRES, EXPLOITANTS, LES ET
DISTRIBUTEURS DE PIÈCES

**DOCUMENTATION REQUIRED FOR
INSTALLATION OF PARTS ASSOCIATED
WITH GRANDFATHERED FAA STC DESIGN
APPROVALS UNDER THE FAA-TCCA IPA.**

**ADMISSIBILITE A L'INSTALLATION POUR
LES PIÈCES AVEC LES APPROBATIONS DE
CONCEPTION FAA MUTUELLEMENT
ACCEPTÉES PAR LES PROCÉDURE DE MISE
EN ŒUVRE EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ
DE LA FAA/TCAC.**

PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert (CASA) is to inform aircraft owners, operators, maintainers, and distributors of the documentation requirements for parts intended to be installed in accordance with a Federal Aviation Administration (FAA) Supplemental Type Certificate (STC) design approval grandfathered under the Implementation Procedures for Airworthiness (IPA) between the FAA and Transport Canada Civil Aviation (TCCA).

OBJET :

La présente Alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) vise à informer les propriétaires, les exploitants, les techniciens de maintenance et les distributeurs, des exigences en matière de documentation pour les pièces destinées à l'installation conformément à l'approbation de la conception d'un certificat de type supplémentaire (CTS) de la *Federal Aviation Administration* (FAA) bénéficiant d'une clause d'antériorité en vertu des procédures de mise en œuvre de navigabilité aérienne entre la FAA et Transports Canada, Aviation civile (TCAC).

BACKGROUND:

There are FAA type certificates for United States (U.S.) state of design of CFR 14 Parts 23 and 27 aircraft that have been adopted and considered grandfathered design approvals by TCCA.

CONTEXTE :

Il existe des certificats de type de la FAA pour des aéronefs de conception américaine visés par les parties 23 et 27 du 14 CFR qui ont été adoptés et considérés comme des approbations bénéficiant d'une clause d'antériorité par TCAC.

These eligible aircraft can be found on the Transport Canada website at [U.S. Eligible Aircraft List \(canada.ca\)](https://www.canada.ca/en/transport-canada/services/air-traffic/aircraft-operations/aircraft-operations/eligible-aircraft-list).

Ces aéronefs admissibles figurent sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : [Liste d'aéronefs conçus aux É.-U. approuvés \(canada.ca\)](https://www.canada.ca/en/transport-canada/services/air-traffic/aircraft-operations/aircraft-operations/eligible-aircraft-list).

Consequently, FAA approved design changes such as STCs on these grandfathered type certificates are automatically accepted without issuing a TCCA STC or requiring validation by TCCA. For more information on grandfathered approvals, please see [paragraph 3.3.3 of the IPA](#) between the FAA and TCCA.

Par conséquent, les modifications de conception approuvées par la FAA, tels que les CTS sur ces certificats de type bénéficiant d'une clause d'antériorité sont automatiquement acceptées sans l'émission d'un CTS par TCAC ou la validation par TCAC. Pour obtenir plus d'informations sur les approbations approuvées en vertu d'une clause d'antériorité, veuillez consulter l'alinéa 3.3.3 des

The documentation requirements for the installation of parts in accordance with CAR 571 are still applicable to grandfathered FAA STC's under the IPA. Parts other than standard and commercial parts, require a FAA form 8130-3 ARC or equivalent document such as a Statement of Conformity to be installed. This would include FAA Parts Manufacturing Approval (PMA) parts associated with an FAA grandfathered STC.

For installation of parts, other than standard or commercial parts, certification documentation required to install parts associated with grandfathered FAA STCs into a Canadian registered aircraft still applies. For new parts exported from the U.S. to Canada, the IPA describes that an Authorized Release Certificate or equivalent document is required for export; this is to comply with the requirements in paragraph 571.07(2)(a) of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) for the installation of new parts.

Additionally, to sell a part directly to a customer, suppliers to a FAA production approval holder (PAH) or PMA holder require direct ship authorization from the PAH or PMA holder. A direct ship authorization is a written permission from the PAH or PMA holder to a supplier to ship directly to an installer or operator. The FAA Form 8130-3 issued with the part should have the direct ship authorization details in Block 12. If a part is received without the direct ship authorization, the FAA considers these parts to be unapproved parts.

RECOMMENDED ACTION:

TCCA recommends that prior to procuring parts associated with FAA grandfathered STCs and other grandfathered design approvals under the IPA, the purchaser or installer receive the proper certification for the parts from the FAA design approval holder to meet the import requirements of the IPA and CAR installation requirements: FAA Form 8130-3 (with direct ship authorization, when applicable) or equivalent document such as a Statement of Conformity.

procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité de la FAA/TCAC.

Les exigences en matière de documentation pour l'installation de pièces en vertu de la sous-partie 571 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) sont toujours applicables aux CTS bénéficiant d'une clause d'antériorité de la FAA en vertu de l'IPA. Pour l'installation de pièces qui ne sont pas des pièces standard ou des pièces commerciales, le bon de sortie autorisée 8130-3 de la FAA ou un document équivalent tel qu'une déclaration de conformité doit être rempli pour que les pièces puissent être installées. Cela comprendrait les pièces avec homologation de fabricant de pièces (PMA) de la FAA associées à un CTS bénéficiant d'une clause d'antériorité de la FAA.

Pour l'installation des pièces, autres que les pièces standard ou les pièces commerciales, la documentation en matière de certification requise pour l'installation de pièces associées à des CTS bénéficiant d'une clause d'antériorité de la FAA sur un aéronef immatriculé au Canada s'applique toujours. Pour les nouvelles pièces exportées des E.-U. au Canada, les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité de la FAA/TCAC, indique qu'un bon de sortie autorisée ou un document équivalent est requis pour l'exportation, et ce, pour être conforme à l'exigence de l'alinéa 571.07(2)a) du RAC pour l'installation de nouvelles pièces.

De plus, pour vendre une pièce directement à un client, les fournisseurs faisant affaire avec des titulaires d'approbation de production (PAH) ou des titulaires de PMA doivent avoir l'autorisation d'envoi direct des titulaires de PAH ou de PMA. Une autorisation d'envoi direct consiste en la permission écrite du titulaire de PAH ou de PMA permettant au fournisseur d'envoyer directement une pièce à l'installateur ou à l'exploitant. Le bon de sortie autorisée 8130-3 de la FAA joint avec la pièce devrait inclure les détails de l'autorisation dans le bloc 12. Si une pièce est reçue sans autorisation d'envoi direct, la FAA considère que ces pièces ne sont pas approuvées.

MESURE RECOMMANDÉE :

TCAC recommande avant l'obtention de pièces associées à des CTS bénéficiant d'une clause d'antériorité de la FAA et d'autres approbations de conception bénéficiant d'une clause d'antériorité en vertu des procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité de la FAA/TCAC, l'acheteur ou l'installateur obtienne la bonne certification du titulaire d'approbation de conception de la FAA pour les pièces afin de répondre aux exigences d'importation stipulées dans les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité de la FAA/TCAC et aux exigences d'installation du RAC : le bon de sortie autorisée 8130-3 de la FAA (avec autorisation, au besoin) ou un document équivalent tel que la déclaration de conformité.

- RDIMS Document number / Numéro du document du SGDDI :	20127641 -----
- File Classification Number / Numéro de dossier de classification : (For internal use only - Pour usage interne seulement)	Z 5000-35

Without the required certification, parts associated with the FAA design approval cannot be installed on a Canadian registered aircraft.

Sans la certification requise, les pièces associées à l'approbation de conception de la FAA ne peuvent pas être installées sur des aéronefs immatriculés au Canada.

Additional guidance on the documentation required for the installation of parts can be found in the latest issue of TCCA Advisory Circular 571-024.

Des renseignements supplémentaires sur la documentation requise pour l'installation des pièces peuvent être trouvés dans la dernière édition de la Circulaire d'information (CI) 571-024 de Transports Canada.

CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a Transport Canada Centre or contact Jeff Phipps, Chief Operational Airworthiness, Standards Branch in Ottawa, by email at jeff.phipps@tc.gc.ca.

BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un Centre de Transports Canada ou avec Jeff Phipps, chef de la navigabilité opérationnelle, Direction des normes à Ottawa, par courriel à jeff.phipps@tc.gc.ca.

**Original signed by / Document original signé par
Andrew Larsen
For / Pour**

**Stacey Mason
Director | Directeur
STANDARDS | NORMES**

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.