

# Guía ARC



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Edición inicial:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cambio en la codificación de procedimientos, formatos y guías según <i>SIG-GD-P01-ITR01</i>, por lo que la edición pasa a ed. 01.</li> <li>- Sustituye la guía <i>G-DSM-ARC-01</i>.</li> </ul> </li> <li>*Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se habilita SIPA para la expedición de los ARC por parte de los PRA independientes.</li> <li>- Extinción de organizaciones Subparte G y Subparte F.</li> <li>- Corrección de erratas, actualización de referencias y mejoras de redacción.</li> <li>- Detalle de los cambios relevantes en apartado 11.</li> </ul> </li> </ul>

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
ACT	PERSONAL ACTUARIO
ARC	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD ( <i>AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE</i> )
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD ( <i>CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION</i> )
CAMO+	CAMO APROBADA PARA REALIZAR REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD CONFORME A CAMO.A.125(E).
CAO	ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA ( <i>COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION</i> )
CAO+	CAO APROBADA PARA REALIZAR REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD CONFORME A CAO.A.095(C).
CAU	CENTRO DE ATENCIÓN AL USUARIO
CRS	<i>CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL SERVICIO (CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE)</i>
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DSA	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA ( <i>EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY</i> )
KRE	ELEMENTO DE AERONAVEGABILIDAD DE RIESGO CLAVE ( <i>KEY RISK ELEMENT</i> )
LE	LICENCIA DE EXPLOTACIÓN, CON ARREGLO AL REGLAMENTO (CE) N.º 1008/2008
LSA	LEY DE SEGURIDAD AÉREA (LEY 21/2003)
MTOM	MASA MÁXIMA DE DESPEGUE ( <i>MAXIMUM TAKE-OFF MASS</i> )
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
PRA	PERSONAL DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
RA	REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
RIA	REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA (REAL DECRETO 98/2009)
SB	BOLETÍN DE SERVICIO ( <i>SERVICE BULLETIN</i> )
SGA	SERVICIO DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>OBJETO Y ALCANCE</b> .....	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>DEFINICIONES</b> .....	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>EMISIÓN DE UN NUEVO ARC</b> .....	<b>7</b>
4.1.	Aeronaves bajo Parte M .....	7
4.1.1.	<i>Emisión por AESA (Formato 15A)</i> .....	7
4.1.2.	<i>Emisión por CAMO/CAO (Formato 15B)</i> .....	15
4.2.	Aeronaves bajo Parte ML (Formato 15C) .....	16
4.2.1.	<i>Emisión por AESA</i> .....	17
4.2.2.	<i>Emisión por CAMO/CAO</i> .....	18
4.2.3.	<i>Emisión por organización Parte 145</i> .....	18
4.2.4.	<i>Emisión por pra independiente</i> .....	18
<b>5.</b>	<b>REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD</b> .....	<b>21</b>
5.1.	Aeronaves con programa de mantenimiento declarativo o aprobado por CAMO/CAO .....	21
5.2.	Prueba en vuelo.....	21
5.3.	Revisión de aeronavegabilidad no concluyente .....	22
5.4.	Notificación de incumplimientos.....	22
<b>6.</b>	<b>PRÓRROGAS DE ARC</b> .....	<b>23</b>
6.1.	Aeronaves bajo Parte M .....	23
6.2.	Aeronaves bajo Parte ML .....	24
<b>7.</b>	<b>CONVALIDACIÓN DE ARC</b> .....	<b>25</b>
7.1.	Por cambio de matrícula por transferencia de aeronave.....	25
7.2.	Por cambio de designación del fabricante .....	25
<b>8.</b>	<b>TRANSFERENCIA E IMPORTACIÓN DE AERONAVES</b> .....	<b>26</b>
<b>9.</b>	<b>AUTORIZACIÓN DE PRA INDEPENDIENTE</b> .....	<b>27</b>
9.1.	Solicitud de nueva autorización .....	27
9.1.1.	<i>Fase de solicitud</i> .....	27
9.1.2.	<i>Fase de actuaciones materiales</i> .....	28
9.1.3.	<i>Fase de audiencia al interesado</i> .....	28
9.1.4.	<i>Fase de dictamen técnico</i> .....	28
9.1.5.	<i>Fase de subsanación de discrepancias</i> .....	29
9.1.6.	<i>Fase de resolución</i> .....	29
9.2.	Renovación de la autorización.....	30
9.3.	Modificación de la autorización (ampliación de alcance) .....	30
<b>10.</b>	<b>PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PARA LA EMISIÓN/PRÓRROGA DE ARC</b> .....	<b>31</b>
<b>11.</b>	<b>CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN</b> .....	<b>32</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

Esta guía se elabora en desarrollo a lo establecido en los puntos normativos M.B.102(d) y ML.B.102(d) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas; que establecen que la autoridad competente deberá fijar procedimientos que detallen cómo se cumplen los requisitos de la Parte M y de la Parte ML.

Se recuerda la disponibilidad de preguntas frecuentes respecto a los Certificados de Revisión de Aeronavegabilidad en el Portal web de AESA, al cual se puede acceder a través del siguiente enlace:

[https://www.seguridadaerea.gob.es/es/preguntas-frecuentes?field\\_ambitos\\_preguntas\\_tid=513](https://www.seguridadaerea.gob.es/es/preguntas-frecuentes?field_ambitos_preguntas_tid=513)

A su vez, se recuerda que, cualquier duda o sugerencia, podrá ser dirigida al buzón [acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es).

## 2. OBJETO Y ALCANCE

El presente documento tiene por objeto proporcionar una guía para la tramitación ante AESA de la emisión y prórroga de un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (en adelante, ARC), la convalidación de ARC y la solicitud de autorización como Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (en adelante, PRA) independiente.

Su alcance está limitado a aquellas aeronaves que son o van a ser supervisadas por AESA de acuerdo con M.1 o ML.1, según aplique.

El contenido de esta guía está basado en la normativa dispuesta en el Reglamento (UE) n.º 1321/2014, de la Comisión de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas; y en el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica. Ante cualquier discrepancia entre la normativa aplicable y esta guía, prevalecerá la normativa.

### 3. DEFINICIONES

**Aeronave en entorno controlado:** según la letra b) del M.A.901, será una aeronave cuya aeronavegabilidad ha sido continuamente gestionada durante los últimos doce meses por una única organización aprobada según la Sección A de la Parte CAMO o según la sección A de la Parte CAO, y cuyo mantenimiento ha sido realizado durante los últimos doce meses por organizaciones de mantenimiento aprobadas con arreglo al anexo II (parte 145) o al anexo V quinquies (parte CAO), incluidos los casos en que las tareas de mantenimiento según M.A.803(b) son realizadas y declaradas aptos para el servicio de conformidad con M.A.801(b)1 o M.A.801(b)2.

**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 inspector de aeronavegabilidad continuada.

**Equipo de actuación:** se utilizará esta denominación para el conjunto de personas, o persona, que realice una actuación de inspección sobre el solicitante/interesado, que vaya a ser documentada en una única Diligencia de Actuación o Parte Técnico (y posteriormente, de forma general, en un único Dictamen Técnico o Acta de Inspección) independiente de otras actuaciones realizadas sobre el solicitante/interesado. Una misma persona podrá formar parte de varios Equipos de Actuación sobre un mismo solicitante/interesado. Se establecerán por tanto tantos Equipos de Actuación como Diligencias de Actuación o Partes Técnicos distintos vayan a documentarse.

**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.

**Actuaciones de inspección aeronáutica:** el conjunto de actividades que integran el procedimiento de inspección encomendada en materia aeronáutica al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Órganos con competencia inspectora:** aquellos órganos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que, de conformidad con su Estatuto tengan encomendadas funciones de inspección aeronáutica.

**Unidad supervisora:** Oficina de Seguridad en Vuelo (OSV) y División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA).

**Incidencias:** según M.A.905 o ML.A.907, según aplique:

a) Una incidencia de nivel 1 es cualquier incumplimiento significativo de los requisitos de la Parte M o de la Parte ML que reduzca el estándar de seguridad y ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo.

b) Una incidencia de nivel 2 es cualquier incumplimiento de los requisitos de la Parte M o de la Parte ML que podría reducir el estándar de seguridad y quizás poner en peligro la seguridad del vuelo.

**Transferencia de aeronaves:** movimiento de aeronaves entre Estados Miembros en los que aplique el Reglamento (UE) 2018/1139.

**Importación de aeronaves:** introducción de aeronave en el sistema EASA que se realiza desde un Tercer Estado o desde un sistema regulatorio donde no aplique el Reglamento (UE) 2018/1139.

## 4. EMISIÓN DE UN NUEVO ARC

Los certificados de revisión de la aeronavegabilidad se expedirán en uno de los formatos recogidos en el Apéndice III de la Parte M (formularios EASA 15a o 15b) o en el Apéndice IV de la parte ML (formulario EASA 15c), tras superar satisfactoriamente una revisión de la aeronavegabilidad (salvo en el caso de aeronaves nuevas; ver apartados 4.1.1.3 o 4.2.1.2, según corresponda).

En principio, el ARC tendrá una validez de un año, sujeto a prórrogas según se establece en el apartado 6.

### 4.1. Aeronaves bajo Parte M

La revisión de la aeronavegabilidad se realizará conforme a lo dispuesto en M.A.901.

#### 4.1.1. Emisión por AESA (Formato 15A)

Se empleará el formulario EASA 15a (**AC-ARC-P01-F15A**) cuando sea AESA, como Autoridad Nacional de Supervisión, la que emita el ARC, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, para una aeronave que cumpla el anexo I (Parte M) del Reglamento (UE) 1321/2014 de la Comisión.

AESA será la encargada de la emisión del ARC en los siguientes supuestos:

- Tras realizar una revisión de aeronavegabilidad, según se indica en el apartado 4.1.1.1.
- Basada en una recomendación, según se indica en el apartado 4.1.1.2.
- Para aeronaves nuevas, según se indica en el apartado 4.1.1.3.

El procedimiento para la emisión del ARC por parte de AESA se desarrolla, en general, en las siguientes fases y subfases:

1. Fase de Solicitud.
2. Fase de Actuaciones Materiales.
  - 2.1. Subfase de Inspección Documental (obligatoria).
  - 2.2. Subfase de Inspección Física (obligatoria).
  - 2.3. Subfase de Inspección de vuelo (opcional).
3. Fase de Audiencia al Interesado.
4. Fase de Dictamen Técnico.
5. Fase de Subsanción.
6. Fase de Resolución del Procedimiento.

#### 4.1.1.1. Tras revisión de aeronavegabilidad realizada por AESA

Para aeronaves bajo Parte M, de acuerdo con M.A.901(g) y (h), se pueden presentar los siguientes casos [en lo que AESA podrá realizar la revisión de aeronavegabilidad y emitir el ARC](#):

- a) Cuando las circunstancias revelen la existencia de una posible amenaza para la seguridad.
- b) Cuando la gestión de la aeronavegabilidad de la aeronave la realice una organización aprobada conforme a la Parte CAMO o Parte CAO, ubicada en un tercer estado.
- c) En los casos de importación de aeronaves [al registro de matrícula español](#) desde un tercer país [o desde un sistema regulatorio donde no aplique el Reglamento \(UE\) 2018/1139](#) en los que no haya [disponible para realizar la Revisión de Aeronavegabilidad](#) una organización Parte CAMO o Parte CAO aprobada para ese tipo de aeronave en ningún Estado miembro.

##### 4.1.1.1.1. Fase de solicitud

[En la medida de lo posible](#), el [responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave según el punto M.A.201](#) presentará la solicitud de emisión del certificado de revisión de la aeronavegabilidad con una antelación de, al menos, 30 días naturales a la fecha de caducidad del ARC vigente en la Unidad de supervisión correspondiente.

La solicitud se presentará mediante el formato [AC-ARC-P01-F02](#), de *Solicitud de emisión de ARC*, junto con la documentación indicada en este.

En el caso de que la solicitud no esté bien conformada o no se haya presentado toda la documentación requerida, [AESA podrá hacer](#) un requerimiento para la subsanación de la solicitud. Si en el plazo dado para la subsanación no se produjera esta, AESA procederá a la resolución del procedimiento por desistimiento.

En el caso de que la solicitud esté bien conformada, [se](#) procederá a la designación de número de expediente y del [Equipo de Evaluación](#) para desarrollar el mismo.

[En lo que se refiere a la presentación de originales, excepcionalmente, cuando la relevancia del documento lo exija o existan dudas derivadas de la calidad de la copia, AESA podrá solicitar de manera motivada el cotejo de las copias aportadas por el interesado, para lo que podrá requerir la exhibición del documento o de la información original.](#)

[Esta fase de solicitud no será aplicable en los casos en que las circunstancias revelen la existencia de una posible amenaza para la seguridad, caso a\) del apartado anterior, en los que AESA actuará de oficio.](#)

##### 4.1.1.1.2. Fase de actuaciones materiales

[Se inicia esta fase una vez se ha notificado la Comunicación de inicio de inspección.](#)

El [interesado](#) deberá facilitar a AESA lo siguiente:

- Listados de documentación que se describen en el formato [AC-ARC-P01-F02](#), de *Solicitud de emisión de ARC*, y cualquier otro tipo de documentación necesaria para realizar la revisión de aeronavegabilidad.
- Un hangar/oficina cuando sea necesario para la inspección física.



- Cuando sea necesario, el apoyo de personal debidamente cualificado de conformidad con la Parte 66.

AESA deberá tener acceso a los datos pertinentes especificados en M.A.305 (Sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave), M.A.306 (Registro técnico del operador) si aplicase, y M.A.401 (Datos de mantenimiento).

En base a lo anterior, el **personal actuario** podrá requerir la documentación que se considere necesaria para realizar la revisión de aeronavegabilidad, cuando no haya sido aportada previamente.

Esta fase consta, de forma general, de las subfases de inspección documental, de inspección física y, eventualmente, inspección **en** vuelo.

Una vez finalizadas las actuaciones materiales, se documentarán en un listado las constataciones que hayan surgido. En el caso de no existir constataciones, se pasará directamente a la Fase de Dictamen Técnico (4.1.1.1.4).

#### **4.1.1.1.2.1. Subfase de inspección documental (obligatoria)**

Para satisfacer el requisito de una revisión de aeronavegabilidad de una aeronave, se deberá realizar una revisión de los registros de la aeronave **según M.A.901(k)**, íntegramente documentada, con objeto de verificar que:

- 1) las horas de vuelo de la célula, el motor y la hélice y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;
- 2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de revisión;
- 3) se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado;
- 4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada **de conformidad con el punto M.A.403**;
- 5) se han aplicado y registrado todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;
- 6) se han registrado y son conformes **con el punto M.A.304** todas las modificaciones y reparaciones de la aeronave.
- 7) todos los elementos con vida útil limitada **y todos los componentes sujetos a control de tiempo** instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su **limitación**;
- 8) todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el Anexo I (parte M);
- 9) la declaración actual de masa y centrado refleja la configuración de la aeronave y es válida,
- 10) la aeronave, **sus motores y hélices, si aplica**, cumplen la última revisión de su diseño de tipo aprobado por EASA **o por la autoridad reconocida por EASA en su "Product List"**;
- 11) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido de conformidad con la Subparte I del anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) 748/2012.

#### 4.1.1.1.2.2. Subfase de inspección física (obligatoria)

Mediante la inspección física de la aeronave según M.A.901(m), el personal de revisión de la aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:

- 1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
- 2) la aeronave cumple su manual de vuelo aprobado;
- 3) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;
- 4) no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con M.A.403;
- 5) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documental.

La inspección física puede requerir acciones categorizadas como mantenimiento, ya sean test operacionales, del equipo de emergencia, inspecciones visuales que requieren la apertura de registros, etc. En estos casos, AESA solicitará al administrado la realización de la correspondiente acción, permitiendo que sea observada y evaluada por el Equipo de Evaluación.

Tras la realización de acciones categorizadas como mantenimiento durante la inspección física, se deberá emitir un [Certificado de aptitud para el servicio \(Certificate of Release to Service, CRS\)](#).

#### 4.1.1.1.2.3. Subfase de inspección en vuelo (opcional)

La inspección física también puede requerir verificaciones que solo pueden realizarse en vuelo. En este caso el [Equipo de Evaluación](#) hará saber al [interesado](#) que debe solicitar un permiso de vuelo en el caso de que el ARC no se encuentre en vigor.

#### 4.1.1.1.2.4. Procedimiento de actuación en caso de discrepancias de nivel 1

En el caso de aeronaves que posean un certificado de revisión de aeronavegabilidad en vigor, si durante la actividad inspectora se detectase una discrepancia que pueda categorizarse de nivel 1, en virtud del artículo M.B.903(1), se exigirá la adopción de una acción correctora apropiada antes del vuelo y se adoptará una acción inmediata para suspender o anular el certificado de revisión de aeronavegabilidad.

Esta acción inmediata podrá materializarse mediante la notificación de una Diligencia de medidas provisionales, recogidas en el artículo 33 del Reglamento de Inspección Aeronáutica (Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero); y posteriormente, en el caso de mantenerse la discrepancia, mediante la notificación del acuerdo de inicio de un procedimiento de suspensión/revocación del certificado de revisión de aeronavegabilidad, que pudiera incluir las mismas medidas provisionales adoptadas anteriormente, o modificarlas o nuevas medidas.

#### 4.1.1.1.3. Fase de audiencia al interesado

Una vez finalizada la fase de actuaciones materiales y, solo en el caso de existir constataciones sin subsanar, se emitirá una Diligencia de actuación, a la que se adjuntará el listado de constataciones en un Informe Técnico y se pondrá a disposición del solicitante para que, en el plazo de 10 días, manifieste su conformidad o disconformidad con las actuaciones de inspección practicadas, en relación con lo especificado en el artículo 28 de la Ley 21/2003, de 7 de julio y, en su caso, alegue cuantas cuestiones estime pertinentes para la defensa de sus derechos.

Si antes del vencimiento del plazo el interesado manifiesta su decisión de no efectuar alegaciones ni aportar nuevos documentos o justificaciones, se tendrá por realizado el trámite, todo ello sin

perjuicio de los documentos que deban aportarse durante los plazos de subsanación que se abran en este proceso.

Una vez recibidas las alegaciones y analizadas éstas, o finalizado su plazo **sin haberse presentado alegaciones**, se pasará a la fase de Dictamen Técnico.

#### **4.1.1.1.4. Fase de dictamen técnico**

Se podrán dar los siguientes casos en función de si existen o no discrepancias pendientes:

- 1) Si no existen discrepancias pendientes (bien porque las alegaciones son aceptadas en su totalidad o bien porque no han existido constataciones en la fase de actuaciones materiales) se formalizará un dictamen técnico (sin subsanación) y se pasará a la Fase de Resolución.
- 2) Si existen discrepancias pendientes (bien porque las alegaciones no son aceptadas en su totalidad o bien porque no han existido alegaciones), se formalizará un Dictamen técnico, actualizando el formato de Seguimiento de discrepancias, indicando un plazo para la resolución de las discrepancias y, se pasará a la fase de Subsanación de Discrepancias.

El Dictamen Técnico se tramitará de conformidad cuando no se hayan realizado alegaciones o se hayan tenido en cuenta completamente todas las alegaciones realizadas. En el resto de los casos, se tramitará de disconformidad.

#### **4.1.1.1.5. Fase de subsanación de discrepancias**

En el caso de que existan deficiencias pendientes de subsanación, se **pondrá a disposición del interesado** el Dictamen Técnico junto con el listado de discrepancias y se iniciará el período de subsanación.

- 1) Si se subsanan las deficiencias en el período requerido, se pasará a la fase de Resolución Positiva.
- 2) Si no se subsanan las deficiencias en el período requerido, se notificará al interesado una Diligencia de no subsanación junto con listado de discrepancias pendientes actualizado, estableciendo un trámite de alegaciones por un período de 2 días. Una vez estudiadas las alegaciones, en caso de que las hubiere, podrán darse dos situaciones:
  - a) Si se aceptan las alegaciones: se pasará a la Fase de Resolución Positiva.
  - b) Si no se aceptan las alegaciones: se pasará a la Fase de Resolución Negativa.

#### **4.1.1.1.5.1. Extensión del plazo**

**El plazo inicial de subsanación podrá ser objeto de prórroga, que deberá ser solicitada por el interesado y aceptada (en caso estimatorio) por AESA dentro del plazo inicial.**

**Si el Equipo de Evaluación considera viable la extensión del plazo, se generará una nueva versión del Dictamen Técnico, indicando los nuevos plazos de subsanación de discrepancias, que se pondrá a disposición del solicitante.**

#### 4.1.1.1.6. Fase de resolución del procedimiento

##### 4.1.1.1.6.1. Resolución positiva

En el caso de resolución positiva del procedimiento, **AESA** firmará el formato **AC-ARC-P01-F15A** *Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad*.

Se remitirá al interesado:

- el formato **AC-ARC-P01-F15A** *Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad*.
- si no ha existido Fase de Subsanación **de Discrepancias**: el *Dictamen Técnico*.
- si ha existido Fase de Subsanación **de Discrepancias**: la *Diligencia de Subsanación*, a la que se adjuntará el formato **AC-ARC-P01-F08** *Seguimiento de discrepancias*.

##### 4.1.1.1.6.2. Resolución negativa

Se presentará el caso de resolución negativa del procedimiento cuando hayan existido deficiencias no subsanadas durante el período requerido en el dictamen técnico y, tras la notificación de no subsanación y cumplido el trámite de alegaciones, no se presentan alegaciones o éstas se consideran no aceptables.

Se notificará al interesado la resolución negativa del procedimiento mediante el formato **de Resolución negativa**.

#### 4.1.1.2. Basada en una recomendación

Según el punto M.A.901(d), la recomendación emitida por una CAMO o una CAO se basará en una revisión de la aeronavegabilidad efectuada conforme al punto M.A.901, y será enviada junto con la solicitud del propietario o del operador. Se considera aceptable que la solicitud sea enviada por la CAMO/CAO que gestiona la aeronave y/o que realiza la revisión de la aeronavegabilidad, si demuestra relación con el propietario/operador.

Se hará para todas las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, y para las aeronaves con una MTOM superior a 2730 kg que cumplan las siguientes condiciones alternativas:

- a) que no se encuentran en un entorno controlado; o.
- b) la CAMO o CAO que gestiona su mantenimiento de la aeronavegabilidad no tiene el privilegio de realizar la revisión de la aeronavegabilidad.

También será aplicable a aquellas aeronaves que, procediendo de un Estado miembro, no poseen un ARC válido o, que proceden de un Tercer Estado o desde un sistema regulatorio donde no aplique el Reglamento (UE) 2018/1139.

La recomendación de expedición del ARC solo podrá ser emitida:

- a) por personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad debidamente autorizado de conformidad con el punto CAMO.A.310 en nombre de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad **aprobada de conformidad con el anexo Vc (Parte CAMO) y con atribución CAMO.A.125(e)**; o con el punto CAO.A.045 en nombre de la organización de aeronavegabilidad combinada **aprobada de conformidad con el anexo Vd (Parte CAO) y con atribución CAO.A.095(c)**, y
- b) cuando se dictamine que la revisión de la aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad, sin observarse incumplimientos que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo.

##### 4.1.1.2.1. Fase de solicitud

Esta fase se realizará del mismo modo que se describe en el apartado 4.1.1.1.1.

##### 4.1.1.2.2. Fase de actuaciones materiales

Esta fase se realizará del mismo modo que se describe en el apartado 4.1.1.1.2, con las diferencias que se detallan a continuación.

De forma general, las actuaciones se reducen a una **evaluación documental**.

El personal actuario procederá a la verificación del cumplimiento de los requisitos correspondientes. **El equipo actuario verificará que** el PRA de la CAMO o CAO, en su caso, ha realizado una evaluación precisa y completa de la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.

El personal actuario podrá solicitar más información para documentar la evaluación de la recomendación, realizar una inspección física a la aeronave y una revisión parcial o total de la aeronavegabilidad.



#### **4.1.1.2.3. Fases de audiencia al interesado, dictamen técnico, subsanación de discrepancias y resolución del procedimiento**

Estas fases se realizarán del mismo modo que se describe en los apartados [4.1.1.1.3](#), [4.1.1.1.4](#), [4.1.1.1.5](#) y [4.1.1.1.6](#) del presente procedimiento.

#### **4.1.1.3. Para aeronave nueva**

En el caso de que se trate de una aeronave nueva, AESA emitirá electrónicamente mediante el sistema SIPA el ARC inicial, en consonancia con lo indicado en el procedimiento [P-DAI-CDA-01](#), de ***Emisión de CDA y permisos EASA***.

#### 4.1.2. Emisión por CAMO/CAO (Formato 15B)

El certificado de revisión de la aeronavegabilidad, formulario EASA 15b ([AC-ARC-P01-F15B](#)), solo podrá ser emitido:

- a) por personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad debidamente autorizado de conformidad con el punto CAMO.A.310 en nombre de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad [aprobada de conformidad con el anexo Vc \(Parte CAMO\) y con atribución CAMO.A.125\(e\)](#); o con el punto CAO.A.045 en nombre de la organización de aeronavegabilidad combinada [aprobada de conformidad con el anexo Vd \(Parte CAO\) y con atribución CAO.A.095\(c\)](#), y
- b) cuando se dictamine que la revisión de la aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad, sin observarse incumplimientos que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo.

TIPO DE AERONAVE Y OPERACIÓN	CONDICIONES	¿QUÉ ORGANIZACIÓN PUEDE EMITIR EL ARC?	REF.
Operadas en AOC con LE y/o > 2730 kg MTOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aeronave en entorno controlado.</li> <li>▪ No existen pruebas o indicios para suponer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.</li> </ul>	CAMO+/CAO+ que gestiona la aeronave	M.A.901(c)1
NO operadas en AOC con LE y ≤ 2730 kg MTOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No existen pruebas o indicios para suponer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.</li> </ul>	CAMO+/CAO+ que elija el propietario/operador	M.A.901(e)1

La organización que emita un certificado de revisión de aeronavegabilidad de una aeronave debe notificarlo enviando una copia al país de registro de matrícula de dicha aeronave en un plazo de 10 días [naturales](#) desde la emisión [[M.A.901\(p\)](#)].

Si la aeronave es española, la emisión del ARC se realiza mediante firma electrónica a través de SIPA y el ARC se considerará automáticamente notificado al quedar registrado en el sistema de firma electrónica.

Si la CAMO/CAO que emita el ARC es extranjera, se permitirá que su PRA expida el ARC fuera de SIPA y lo envíe por correo electrónico al buzón [acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es).

En caso de fallo de la herramienta SIPA, se seguirán las instrucciones detalladas en el apartado 10.

## 4.2. Aeronaves bajo Parte ML (Formato 15C)

Se encuentran bajo la Parte ML las siguientes aeronaves no clasificadas como aeronaves propulsadas complejas que no estén al amparo del certificado de operador aéreo de una compañía aérea con licencia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008:

- 1) aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2730 kg;
- 2) aerogiros con una MTOM igual o inferior a 1200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes;
- 3) otras aeronaves ELA2.

Para emitir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad de estas aeronaves se empleará el **formulario EASA 15c (AC-ARC-P01-F15C)**, que tendrá una validez de un año, y solo podrá ser emitido:

- a) por personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad debidamente autorizado de conformidad con el punto CAMO.A.310 en nombre de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad **aprobada de conformidad con el anexo Vc (Parte CAMO) y con atribución CAMO.A.125(e)**; o con el punto CAO.A.045 en nombre de la organización de aeronavegabilidad combinada **aprobada de conformidad con el anexo Vd (Parte CAO) y con atribución CAO.A.095(c)**; o con el punto 145.A.37 en nombre de la organización de mantenimiento **aprobada de conformidad con el anexo II (Parte 145) y con atribución 145.A.75(f)**; o por personal certificador independiente (**PRA independiente**) en los casos que sean de aplicación, o por la autoridad, y
- b) cuando se dictamine que la revisión de la aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad, sin observarse incumplimientos que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo.

Se incluyen aquí las aeronaves Parte ML que proceden de un Estado Miembro pero no poseen un ARC válido, o proceden de un Tercer Estado o desde un sistema regulatorio donde no aplique el Reglamento (UE) 2018/1139.



#### 4.2.1. Emisión por AESA

##### 4.2.1.1. Tras revisión de aeronavegabilidad realizada por AESA

Para aeronaves bajo parte ML, AESA **únicamente** realizará la revisión de aeronavegabilidad y emitirá el ARC cuando las circunstancias revelen la existencia de una posible amenaza para la seguridad.

El Procedimiento de Emisión del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) **por parte** de AESA tras la realización de una revisión de la aeronavegabilidad, se **realizará del mismo modo que se describe en el apartado 4.1.1.1, excepto por las siguientes diferencias:**

- No existirá fase de solicitud, al tratarse de un procedimiento de oficio.
- Será de aplicación la Parte ML:
  - La revisión de la aeronavegabilidad se realizará conforme a lo dispuesto en ML.A.903.
  - Los datos pertinentes a los que se debe tener acceso son los especificados en ML.A.305 (Sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave) y ML.A.401 (Datos de mantenimiento).
  - En cuanto al procedimiento de actuación en caso de discrepancias de nivel 1, el punto normativo de referencia será el punto ML.B.903(a).
- El Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad se expedirá en el formato **AC-ARC-P01-F15C**.

##### 4.2.1.2. Para aeronave nueva

En el caso de que se trate de una aeronave nueva, AESA emitirá electrónicamente mediante el sistema SIPA el ARC inicial, en consonancia con lo indicado en el procedimiento **P-DAI-CDA-01, de Emisión de CDA y permisos EASA**.

#### **4.2.2. Emisión por CAMO/CAO**

Según el punto ML.A.901(b)2, una organización CAMO debidamente aprobada de conformidad con el anexo Vc (Parte CAMO) y con atribución CAMO.A.125(e), o una organización CAO, debidamente aprobada de conformidad con el anexo Vd (Parte CAO) y con atribución CAO.A.095(c), podrá realizar la revisión de aeronavegabilidad y expedir el ARC de conformidad con ML.A.903.

La organización que emita un certificado de revisión de aeronavegabilidad de una aeronave debe notificarlo enviando una copia al país de registro de matrícula de dicha aeronave en un plazo de 10 días naturales desde la emisión. Si la aeronave es española, la emisión del ARC se realiza mediante firma electrónica a través de SIPA y el ARC se considerará automáticamente notificado al quedar registrado en el sistema de firma electrónica.

En caso de fallo de la herramienta SIPA, se seguirán las instrucciones detalladas en el apartado 10.

Si la CAMO/CAO que emita el ARC es extranjera, se permitirá que su PRA expida el ARC fuera de SIPA y lo envíe por correo electrónico al buzón [acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es).

#### **4.2.3. Emisión por organización Parte 145**

Según el punto ML.A.901(b)3, una organización de mantenimiento aprobada de acuerdo con la sección A del anexo II (Parte 145) y con atribución 145.A.75(f) que realice la inspección anual o cada 100 horas recogida en el programa de mantenimiento de la aeronave, podrá realizar la revisión de aeronavegabilidad y expedir el ARC de conformidad con ML.A.903.

La organización que emita un certificado de revisión de aeronavegabilidad de una aeronave debe notificarlo enviando una copia al país de registro de matrícula de dicha aeronave en un plazo de 10 días naturales desde la emisión. Si la aeronave es española, la emisión del ARC se realiza mediante firma electrónica a través de SIPA y el ARC se considerará automáticamente notificado al quedar registrado en el sistema de firma electrónica.

En caso de fallo de la herramienta SIPA, se seguirán las instrucciones detalladas en el apartado 10.

Si la organización de mantenimiento que emita el ARC es extranjera, se permitirá que su PRA expida el ARC fuera de SIPA y lo envíe por correo electrónico al buzón [acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es).

#### **4.2.4. Emisión por pra independiente**

Según el punto ML.A.901(b)4, el personal certificador independiente debidamente autorizado que realice la inspección anual o cada 100 horas recogida en el programa de mantenimiento de la aeronave podrá realizar la revisión de aeronavegabilidad y emitir el ARC de conformidad con ML.A.903 en los siguientes casos:

- 1) para las aeronaves operadas con arreglo al anexo VII (parte NCO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, o
- 2) en el caso de los globos no operados con arreglo a la subparte ADD del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395, o
- 3) en el caso de los planeadores que no cumplan lo dispuesto en la subparte DEC del anexo II (parte SAO) del Reglamento (UE) 2018/1976.

El Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad que actúe en nombre propio deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1) ser titular de una licencia expedida por AESA de conformidad con el Anexo III del Reglamento (UE) 1321/2014 (parte 66) cualificada para la aeronave correspondiente; y
- 2) ser titular de una autorización expedida por AESA (**AC-ARC-P01-F10** *Autorización PRA independiente*).

Ver apartado 9 para el procedimiento de solicitud de autorización como PRA independiente.

El PRA independiente que emita un certificado de revisión de aeronavegabilidad de una aeronave debe notificarlo enviando una copia al país de registro de matrícula de dicha aeronave en un plazo de 10 días **naturales** desde la emisión.

La emisión del ARC por parte del PRA independiente podrá realizarse mediante medios electrónicos o no electrónicos.

#### 4.2.4.1. Aeronave de matrícula española – medios electrónicos

Si la aeronave es española, la emisión del ARC se podrá realizar mediante firma electrónica a través de SIPA. En este caso, el ARC se considerará automáticamente notificado al quedar registrado en el sistema de firma electrónica.

La *Emisión de certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC)* está disponible en la sede electrónica de AESA:

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/emisi%C3%B3n-de-certificado-de-revisi%C3%B3n-de-aeronavegabilidad-arc>.

En caso de fallo de la herramienta SIPA, se seguirán las instrucciones detalladas en el apartado 10.

#### 4.2.4.2. Aeronave de matrícula española – medios no electrónicos

El PRA independiente, al tratarse de una persona física sin obligación de relacionarse con la Administración mediante medios electrónicos, también podría notificar la emisión de un ARC para una aeronave española a través de registro físico en una de las ubicaciones indicadas en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dirigiéndola al siguiente destinatario:

#### **AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**

(División de Aprobaciones y Estandarización de la Aeronavegabilidad)

Paseo de la Castellana, 112

28046 Madrid

AESA tramitará la notificación y el registro del ARC en el sistema SIPA.

Si se dispone de la dirección de correo electrónico del administrado, se informará la tramitación del ARC mediante este medio, con copia al buzón de la Unidad que supervisa la aeronave en cuestión. En caso de no disponer de su contacto electrónico, se notificará vía correo postal. Esto mismo aplicaría si se detectasen deficiencias en el ARC emitido.

#### 4.2.4.3. Referencia del ARC y referencia de autorización

La referencia del ARC que aparece en el certificado de revisión de aeronavegabilidad (**AC-ARC-P01-F15C**) tendrá el siguiente formato:



## ES.ARC-XXX-NNN

Donde:

- XXX es la matrícula de la aeronave, excluyendo la marca de nacionalidad (EC-);
- NNN es un número de tres dígitos correlativo al último ARC español, o 001 si es el primer ARC español que se emite para la aeronave.

Por ejemplo, la referencia del cuarto ARC que se emite en España para la aeronave con matrícula EC-ABC será ES.ARC-ABC-004.

En cuanto a la referencia de autorización que aparece en el certificado de revisión de aeronavegabilidad, se utilizará la asignada en la autorización del PRA independiente (en el formato **AC-ARC-P01-F10** – ver apartado 9).

## 5. REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

La revisión de aeronavegabilidad para la emisión de un ARC se realizará de acuerdo con M.A.901, para aeronaves bajo la Parte M, o ML.A.901, para aeronaves bajo la Parte ML.

Se tendrá en cuenta también lo especificado en el subapartado que corresponda, según el caso particular, del apartado 4 de esta guía. Además de esto, se deberá considerar lo que pudiera aplicar de los siguientes subapartados.

### 5.1. Aeronaves con programa de mantenimiento declarativo o aprobado por CAMO/CAO

Para aeronaves bajo Parte ML, según ML.A.302(b), el programa de mantenimiento puede ser, [entre otros](#):

- 1) declarado por el propietario cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave no está gestionado por una CAMO o una CAO;
- 2) aprobado por la CAMO o la CAO responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

En estos casos, según ML.A.302(c)9, el programa de mantenimiento deberá ser revisado anualmente:

- a) junto con la revisión de aeronavegabilidad de la aeronave por el PRA, o
- b) por la CAMO o CAO que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave en los casos en los que la revisión del programa de mantenimiento no se realice junto con la revisión de aeronavegabilidad.

Si la revisión [de aeronavegabilidad](#) muestra discrepancias en la aeronave relacionadas con deficiencias en el contenido del programa de mantenimiento, el PRA deberá informar al propietario [y/o la organización que lo elabora y aprueba, para que sea enmendado adecuadamente. Si el PRA no estuviese de acuerdo con las correcciones realizadas, deberá informar a](#) la autoridad competente del país de registro. Para el caso de aeronaves españolas se contactará con [la Unidad encargada de la supervisión](#) dicha aeronave.

### 5.2. Prueba en vuelo

Si [la persona encargada](#) de hacer la revisión de aeronavegabilidad quisiera realizar algún tipo de prueba que solo pudiese realizarse en vuelo y la aeronave no disponga de un ARC en vigor, [la organización/propietario que gestiona la aeronavegabilidad de la aeronave](#) deberá solicitar un permiso de vuelo conforme lo establecido en el procedimiento [P-DAI-CDA-01, de Emisión de CDA y permisos EASA](#).

### 5.3. Revisión de aeronavegabilidad no concluyente

Si el resultado de la revisión de la aeronavegabilidad no fuese concluyente:

- a) En el caso de aeronaves **supervisadas por AESA**, la **organización** o el **PRA independiente** que haya realizado la revisión notificará esta situación a AESA en un plazo máximo de 72 horas. Estas notificaciones se presentarán **a través de registro a la Unidad** encargada de la supervisión de la aeronave. Como resultado de esta notificación, AESA podrá iniciar un procedimiento de suspensión/revocación del Certificado de Aeronavegabilidad cuando así lo considere necesario o tomar las medidas que se consideren oportunas.
- b) En el caso de las aeronaves extranjeras, la **organización** o el **PRA independiente** deberá notificar esta situación a **través de registro a la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA) de la DSA de AESA** y al país de registro de matrícula en el plazo máximo de 72 horas.

La **notificación por registro** deberá realizarse mediante **Solicitud General de la Sede Electrónica de AESA**, excepto en el caso de **PRA independiente**, que por tratarse de una persona física sin obligación de relacionarse con la Administración mediante medios electrónicos, también podría notificar la **solicitud por medios tradicionales a través de registro físico**.

### 5.4. Notificación de incumplimientos

Si durante la inspección de aeronavegabilidad el PRA detectase en el histórico de registros (desde la última revisión de aeronavegabilidad) que la aeronave ha operado en condiciones de NO aeronavegabilidad, deberá notificar tal circunstancia a la **Unidad** encargada de la **supervisión** de dicha aeronave, aunque en el momento de la revisión la aeronave se encontrase en condiciones para emitir el ARC.

La **notificación se realizará por registro (Solicitud General de la Sede Electrónica)**, indicando la **Unidad correspondiente de la supervisión de la aeronave como Dirección o Departamento de AESA** al que se dirige la solicitud.

En el caso de **PRA independiente**, podría notificar por medios tradicionales a través de registro físico, dirigiéndola a la **Unidad correspondiente**.

## 6. PRÓRROGAS DE ARC

### 6.1. Aeronaves bajo Parte M

Independientemente de si el ARC lo expidió la autoridad competente o una CAMO+/CAO+, la organización que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave podrá prorrogar, como máximo dos veces, la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por un período de un año cada vez, siempre que se cumpla lo dispuesto a continuación:

- a. La aeronave se encuentra en un entorno controlado, según se define en M.A.901(b).
- b. No existen pruebas o indicios para suponer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.

La organización que prorrogue un ARC debe notificarlo a la autoridad competente enviando una copia al país de registro de matrícula de dicha aeronave en un plazo de 10 días naturales desde la expedición de la prórroga.

Si la aeronave es española, la prórroga del ARC se debe realizar mediante firma electrónica a través de SIPA y se considerará automáticamente notificada al quedar registrado en el sistema de firma electrónica.

En caso de fallo de la herramienta SIPA, se seguirán las instrucciones detalladas en el apartado 10.

Si la CAMO/CAO que emita la prórroga de ARC es extranjera, se permitirá que el PRA la expida por fuera de SIPA y lo envíe por correo electrónico al buzón [acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es).

## 6.2. Aeronaves bajo Parte ML

Según el punto ML.A.901(c), una organización CAMO o CAO debidamente aprobada podrá prorrogar la validez de un ARC dos veces consecutivas como máximo durante un período de un año cada vez, si se cumplen las siguientes condiciones:

- 1) la gestión de la aeronave ha sido realizada de forma ininterrumpida durante los doce meses anteriores por esta CAMO o CAO;
- 2) el mantenimiento de la aeronave ha sido realizado durante los doce meses anteriores por organizaciones de mantenimiento aprobadas; esto incluye las tareas de mantenimiento del piloto-propietario efectuadas y declaradas aptas para el servicio por el piloto-propietario o por personal certificador independiente;
- 3) la CAMO o CAO no tiene ninguna evidencia o motivo para creer que la aeronave no reúne las condiciones de aeronavegabilidad.

Esta prórroga es posible con independencia del personal u organización que, de conformidad con ML.A.901(b), expidió inicialmente el certificado de revisión de la aeronavegabilidad.

La organización que prorrogue un certificado de revisión de aeronavegabilidad de una aeronave debe notificarlo enviando una copia al país de registro de matrícula de dicha aeronave en un plazo de 10 días naturales desde su emisión. Si la aeronave es española, la prórroga del ARC se realiza mediante firma electrónica a través de SIPA y el ARC se considerará automáticamente notificado al quedar registrado en el sistema de firma electrónica.

En caso de fallo de la herramienta SIPA, se seguirán las instrucciones detalladas en el apartado 10.

Si la CAMO/CAO que emita la prórroga de ARC es extranjera, se permitirá que el PRA la expida por fuera de SIPA y lo envíe por correo electrónico al buzón [acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es).



## 7. CONVALIDACIÓN DE ARC

### 7.1. Por cambio de matrícula **por transferencia de aeronave**

El cambio de matrícula ocurre durante la transferencia de una aeronave entre Estados miembros de EASA, **donde aplica el Reglamento (UE) 2018/1139**. Si durante esta transferencia, la aeronave dispone de un ARC en vigor, este ARC seguirá estando en vigor en el Estado al que se transfiere la aeronave y tendrá que ser convalidado por dicho Estado, anotando sobre el ARC existente la nueva matrícula.

La validación la realizará la Unidad de AESA encargada de la supervisión de la aeronave, anotando la nueva matrícula española sobre el ARC existente (en formato papel o electrónico) mediante una de las siguientes expresiones:

- Aeronaves bajo **Parte M**: “EC-XXX, validación según M.A.903 /validation i.a.w. M.A.903” junto con la fecha y firma del responsable(s) de esta función dentro de la Unidad correspondiente.
- Aeronaves bajo **Parte ML**: “EC-XXX, validación según ML.A.905 /validation i.a.w. ML.A.905” junto con la fecha y firma del responsable(s) de esta función dentro de la Unidad correspondiente.

### 7.2. Por cambio de designación del fabricante

Se puede dar el caso de que la designación (modelo) de una aeronave, con ARC en vigor, cambie tras la implementación de ciertos boletines de servicio.

En estos casos, el ARC original deberá ser modificado por **la Unidad** de AESA supervisora de la aeronave, indicando la nueva designación del fabricante y el motivo que haya causado la modificación, por ejemplo: “[nueva designación] (aplicados SB XXX y SB YYY)”.

## 8. TRANSFERENCIA E IMPORTACIÓN DE AERONAVES

Si la aeronave a **transferir o importar** al registro español es **nueva**, se procederá como se indica en los apartados 4.1.1.3 (Parte M) o 4.2.1.2 (Parte ML), según corresponda.

Cuando se trate de una **transferencia o importación de una aeronave usada** al registro español, el responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave según el punto M.A.201 o ML.A.201, según aplique, deberá solicitar a AESA la expedición de un nuevo certificado de aeronavegabilidad, de conformidad con la Parte 21.

En cuanto al **ARC**, se pueden dar los siguientes casos:

- a) Si la transferencia se realiza **desde un Estado miembro donde aplique el Reglamento (UE) 2018/1139 y la aeronave dispone de un ARC en vigor**, el antiguo ARC seguirá siendo válido hasta la fecha de su vencimiento, siendo necesaria una validación con la matrícula otorgada por el registro español. **Ver apartado 7.1.**

Si la aeronave, al inicio o durante el procedimiento de emisión del certificado de aeronavegabilidad, no dispone de un ARC en vigor, se actuará como se describe en el procedimiento **P-DAI-CDA-01**, de *Emisión de CDA y permisos EASA*.

- b) Si la **aeronave procede de un Estado EASA y no cuenta con un ARC válido o se realiza desde un Tercer Estado o desde un sistema regulatorio donde no aplique el Reglamento (UE) 2018/1139**:
  - Para aeronaves bajo Parte M, se emitirá el ARC **por parte de AESA** basado en una recomendación tras efectuar una revisión de la aeronavegabilidad satisfactoria (ver apartado 4.1.1.2).
  - Para aeronaves bajo Parte ML, **deberá ser la CA(M)O, la organización de mantenimiento o el personal que realice la revisión de aeronavegabilidad, como se dispone en ML.A.901(b), quien expedirá el ARC y presentará una copia a AESA. Ver apartados 4.2.2., 4.2.3. y 4.2.4. según corresponda. En cualquier caso, el ARC no será válido hasta que la autoridad competente expida el Certificado de Aeronavegabilidad.**

En **todos los casos**, será necesario cumplimentar el formato de solicitud **AC-ARC-P01-F02**, marcando en el apartado "A" la opción que corresponda.

## 9. AUTORIZACIÓN DE PRA INDEPENDIENTE

### 9.1. Solicitud de nueva autorización

El procedimiento para autorizar a un personal de revisión de aeronavegabilidad (PRA) independiente se desarrolla en las siguientes fases y subfases:

1. Fase de solicitud.
2. Fase de actuaciones materiales.
  - 2.1. Subfase de evaluación documental.
  - 2.2. Subfase de evaluación física.
3. Fase de audiencia al interesado.
4. Fase de dictamen técnico.
5. Fase de subsanación [de discrepancias](#).
6. Fase de resolución.

#### 9.1.1. Fase de solicitud

Para solicitar la autorización como Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad independiente, el interesado remitirá el formulario de solicitud [AC-ARC-P01-F09](#).

Preferiblemente, la solicitud se realizará mediante Solicitud General de la Sede Electrónica, indicando como Dirección o Departamento de AESA al que se dirige la solicitud "AESA Servicios Centrales".

El PRA independiente, al tratarse de una persona física sin obligación de relacionarse con la Administración mediante medios electrónicos, también podría notificar la solicitud por medios tradicionales a través de registro físico en una de las ubicaciones indicadas en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dirigiéndola al siguiente destinatario:

#### **AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**

(División de Aprobaciones y Estandarización de la Aeronavegabilidad)

Paseo de la Castellana, 112

28046 Madrid

Excepcionalmente, cuando la relevancia del documento lo exija o existan dudas derivadas de la calidad de la copia, AESA podrá solicitar de manera motivada el cotejo de las copias aportadas por el interesado, para lo que podrá requerir la exhibición del documento o de la información original.

### **9.1.2. Fase de actuaciones materiales**

Se inicia esta fase una vez se ha realizado la designación del equipo de evaluación y se emite la recepción de solicitud al interesado.

Durante la subfase de evaluación documental se evaluará la documentación presentada por el interesado.

La subfase de evaluación física se iniciará mediante la notificación de una comunicación de inicio de inspección que recibirá el interesado. Según el punto ML.A.901(b)(4)(ii), el personal actuario:

- 1) Determinará si la persona conoce las partes del Anexo Vb del Reglamento (UE) 1321/2014 (Parte ML) pertinentes para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la realización de las revisiones de la aeronavegabilidad y la expedición de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad.

Se realizará una entrevista en la que se valorará la adecuación del interesado.

- 2) Supervisará la realización de forma satisfactoria de una revisión de la aeronavegabilidad. Para la misma, el personal de revisión de la aeronavegabilidad independiente deberá tener acceso a la aeronave y a toda la documentación de esta.

### **9.1.3. Fase de audiencia al interesado**

Una vez finalizada la fase de actuaciones materiales y, solo en el caso de existir constataciones sin subsanar, se emitirá una Diligencia de actuación, a la que se adjuntará el listado de constataciones en un Informe Técnico y se notificará al solicitante para que, en el plazo de 10 días, manifieste su conformidad o disconformidad con las actuaciones de inspección practicadas, en relación con lo especificado en el artículo 28 de la Ley 21/2003, de 7 de julio y, en su caso, alegue cuantas cuestiones estime pertinentes para la defensa de sus derechos.

**NOTA:** es muy importante tener en cuenta que se entiende por alegación cualquier argumento, razón o prueba que el interesado considere que no se ha tenido en cuenta durante la evaluación. No se admitirán como alegaciones las propuestas de acciones correctoras a las deficiencias encontradas por el personal evaluador.

Si antes del vencimiento del plazo, el solicitante manifiesta su decisión de no efectuar alegaciones ni aportar nuevos documentos o justificaciones, se tendrá por realizado el trámite, todo ello sin perjuicio de los documentos que deban aportarse durante los plazos de subsanación que se abran en el proceso.

Una vez recibidas las alegaciones y analizadas éstas, o finalizado su plazo sin haberse presentado alegaciones, se pasará a la fase de Dictamen Técnico.

### **9.1.4. Fase de dictamen técnico**

Se podrán dar los siguientes casos en función de si existen o no discrepancias pendientes:

- 1) Si no existen discrepancias pendientes (bien porque las alegaciones son aceptadas en su totalidad o bien porque no han existido constataciones en la fase de actuaciones materiales) se formalizará un dictamen técnico (sin subsanación) y se pasará a la Fase de Resolución.

- 2) Si existen discrepancias pendientes (bien porque las alegaciones no son aceptadas en su totalidad o bien porque no han existido alegaciones), se formalizará un Dictamen técnico, actualizando el formato de Seguimiento de discrepancias, indicando un plazo para la resolución de las discrepancias y, se pasará a la fase de Subsanación de Discrepancias.

El Dictamen Técnico se tramitará de conformidad cuando no se hayan realizado alegaciones o se hayan tenido en cuenta completamente todas las alegaciones realizadas. En el resto de los casos, se tramitará de disconformidad.

### **9.1.5. Fase de subsanación de discrepancias**

En el caso de que existan deficiencias pendientes de subsanación, se notificará al interesado el Dictamen Técnico junto con el listado de discrepancias y se iniciará el período de subsanación.

- 1) Si se subsanan las deficiencias en el período requerido, se pasará a la fase de Resolución Positiva.
- 2) Si no se subsanan las deficiencias en el período requerido, se notificará al interesado una Diligencia de no subsanación junto con listado de discrepancias pendientes actualizado, estableciendo un trámite de alegaciones por un período de 2 días. Una vez estudiadas las alegaciones, en caso de que las hubiere, podrán darse dos situaciones:
  - a) Si se aceptan las alegaciones: se pasará a la Fase de Resolución Positiva.
  - b) Si no se aceptan las alegaciones: se pasará a la Fase de Resolución Negativa.

#### **9.1.5.1. Extensión del plazo**

El plazo inicial de subsanación podrá ser objeto de prórroga, que deberá ser solicitada por el interesado y aceptada (en caso estimatorio) por AESA dentro del plazo inicial.

Si el Equipo de Evaluación considera viable la extensión del plazo, se generará una nueva versión del Dictamen Técnico, indicando los nuevos plazos de subsanación de discrepancias, que se notificarán al solicitante.

### **9.1.6. Fase de resolución**

Si todas las discrepancias han sido subsanadas, o en caso de no existir, AESA emitirá la autorización mediante el formato **AC-ARC-P01-F10** *Autorización PRA independiente*.

La referencia de autorización tendrá la siguiente codificación:

ES.66.[N.º licencia].RA.XXX

Donde XXX será un número de tres cifras correlativo a la última autorización emitida a ese PRA independiente, comenzando por 001.

En caso de resolución negativa, el administrado será notificado de la misma. Ante esa resolución se podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la notificación, de conformidad con el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

## 9.2. Renovación de la autorización

Según ML.A.904(d), esta autorización será válida durante cinco años, siempre que el titular [mantenga la licencia en vigor](#) y realice al menos una revisión de la aeronavegabilidad cada 12 meses. Si no es el caso, deberá realizarse satisfactoriamente una nueva revisión de la aeronavegabilidad bajo la supervisión de AESA.

A la expiración de su validez, la autorización deberá ser renovada por un nuevo período, a petición previa del interesado, sujeta a [una nueva evaluación](#) de cumplimiento de los requisitos para la expedición de la autorización. El procedimiento que seguir es el mismo que el descrito en el apartado [9.1](#).

No hay límite en el número de renovaciones.

El titular de la autorización mantendrá registros de todas las revisiones de la aeronavegabilidad realizadas y las pondrá a disposición, previa solicitud, de las autoridades competentes y de los propietarios de aeronaves para quienes esté realizando una revisión de la aeronavegabilidad. Esta autorización puede ser revocada por AESA en cualquier momento si esta no confirma la competencia del titular o el uso de la autorización.

## 9.3. Modificación de la autorización (ampliación de alcance)

El procedimiento [para la modificación de la autorización seguirá lo indicado en el apartado 9.1](#) para una [nueva autorización](#).



## 10. PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PARA LA EMISIÓN/PRÓRROGA DE ARC

En caso de **fallo informático de SIPA** que impida la emisión de un ARC o de sus prórrogas, se deberá seguir lo indicado en la **Guía de actuación ante imposibilidad de emisión de documento digital (DSA-INTE-GU01)**, la cual se encuentra disponible en el Portal web de AESA:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/imposibilidad-de-tramitacion-electronica>

Se debe tener en cuenta que los ARC o prórrogas de ARC expedidos siguiendo este método alternativo no admitirán ser prorrogados en los sucesivos años mediante SIPA. Las siguientes prórrogas deberán ser emitidas fuera de SIPA, con firma electrónica válida, y notificadas a AESA por registro. Su entrada en registro deberá realizarse mediante Solicitud General de la Sede Electrónica, indicando como Dirección o Departamento de AESA al que se dirige la solicitud “AESA Servicios Centrales”, detallando que se trata de una prórroga de ARC.

Este procedimiento deberá ser incluido en el manual de las organizaciones correspondientes para poderse aplicar.



## 11. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Esta guía de usuario sustituye a la anterior *Guía ARC (G-DSM-ARC-01)*, cuya última versión fue la edición 3.4.

En esta edición inicial de la *Guía ARC AC-ARC-P01-GU01* se implementan los siguientes cambios de contenido respecto a la edición 3.4 de la guía *G-DSM-ARC-01*:

- Se actualiza el procedimiento de emisión de un ARC por parte de un PRA independiente utilizando medios electrónicos, al haberse habilitado SIPA para este trámite.
- Se añade el caso de que una CAMO/CAO emita y prorrogue un ARC según M.A.901(e).
- Se eliminan referencias a organizaciones Subparte G y Subparte F de la Parte M, sustituyéndose por organizaciones CAMO, CAO y/o 145, según proceda.
- Corrección de erratas, actualización de referencias y mejoras de redacción.
- Cambio de codificación y plantillas debido a la nueva gestión documental de AESA.
- Se incorpora un apartado 10, incluyendo un procedimiento alternativo para la emisión de ARC y sus prórrogas en caso de fallo de la herramienta informática SIPA (*DSA-INTE-GU01*).