

Guía ARC

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	14/09/2023	- Edición inicial: - Cambio en la codificación de procedimientos, formatos y guías según SIG-GD-P01-ITR01, por lo que la edición pasa a ed. 01. - Sustituye 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.
02	29/08/2025	Se actualiza el buzón de email smga.aesa@seguridadaerea.es y denominación del procedimiento AI-CDA-P01 , de <i>Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad, CDR y LEA (EASA)</i> .
03	07/08/2026	Introducción de los cambios correspondientes a la publicación del Reglamento (UE) 2026/100 y sus AMC&GM correspondientes. Ver detalle en apartado 11. * Los cambios incorporados respecto a la anterior edición están marcados en azul.

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LSA	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA.
RIA	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA.
LPAC	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.
REAL DECRETO 203/2021	REAL DECRETO 203/2021, DE 30 DE MARZO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ACTUACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR PÚBLICO POR MEDIOS ELECTRÓNICOS.
REAL DECRETO 750/2014	REAL DECRETO 750/2014, DE 5 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS ACTIVIDADES AÉREAS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS EN MATERIA DE AERONAVEGABILIDAD Y LICENCIAS PARA OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS.
AIW-DEEA-DT01	GUÍA DE DOCUMENTACIÓN ELECTRÓNICA EN EL ENTORNO DE LA AERONAVEGABILIDAD.
DSA-INTE-GU01	ACTUACIÓN ANTE IMPOSIBILIDAD DE EMISIÓN DE DOCUMENTO DIGITAL POR PARTE DE UN ADMINISTRADO DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES
BR	REGLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 4 DE JULIO DE 2018, SOBRE NORMAS COMUNES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y POR EL QUE SE CREA UNA AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.º 2111/2005, (CE) N.º 1008/2008, (UE) N.º 996/2010, (UE) N.º 376/2014 Y LAS DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.º 552/2004 Y (CE) N.º 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y EL REGLAMENTO (CEE) N.º 3922/91 DEL CONSEJO.
REGLAMENTO (UE) N.º 965/2012	REGLAMENTO (UE) N.º 965/2012 DE LA COMISIÓN, DE 5 DE OCTUBRE DE 2012, POR EL QUE SE ESTABLECEN REQUISITOS TÉCNICOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES AÉREAS EN VIRTUD DEL REGLAMENTO (CE) N.º 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO.
REGLAMENTO (UE) N.º 1321/2014	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.
REGLAMENTO (CE) N.º 1008/2008	REGLAMENTO (CE) N.º 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 2008, SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN LA COMUNIDAD.
REGLAMENTO (UE) N.º 376/2014	REGLAMENTO (UE) N.º 376/2014, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 3 DE ABRIL DE 2014, RELATIVO A LA NOTIFICACIÓN DE SUCESOS EN LA AVIACIÓN CIVIL, QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) N.º 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Y POR EL QUE SE DEROGAN LA DIRECTIVA 2003/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y LOS REGLAMENTOS (CE) N.º 1321/2007 Y (CE) N.º 1330/2007 DE LA COMISIÓN

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>)
CAO	ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA (<i>COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION</i>)
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

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	OBJETO Y ALCANCE.....	6
3.	DEFINICIONES.....	6
4.	EMISIÓN DE UN NUEVO ARC.....	8
4.1.	Aeronaves bajo Parte M	8
4.1.1.	Emisión por AESA (Formato 15A).....	8
4.1.2.	Emisión por CAMO/CAO (Formato 15B)	16
4.2.	Aeronaves bajo Parte ML (Formato 15C)	17
4.2.1.	Emisión por AESA	18
4.2.2.	Emisión por CAMO/CAO.....	19
4.2.3.	Emisión por organización Parte 145	19
4.2.4.	Emisión por PRA independiente	19
5.	REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD	22
5.1.	Informe de revisión de aeronavegabilidad	22
5.2.	Revisión de aeronavegabilidad mediante muestreo	23
5.2.1.	Aeronaves bajo Parte M	23
5.3.	Aeronaves con programa de mantenimiento declarativo o aprobado por CAMO/CAO	24
5.4.	Prueba en vuelo	25
5.5.	Revisión de aeronavegabilidad no concluida	26
5.6.	Comunicación de situaciones de posible incumplimiento	27
6.	PRÓRROGAS DE ARC.....	28
6.1.	Aeronaves bajo Parte M	28
6.2.	Aeronaves bajo Parte ML	29
7.	CONVALIDACIÓN DE ARC.....	30
7.1.	Por cambio de matrícula por transferencia de aeronave	30
7.2.	Por cambio de designación del fabricante.....	30
8.	TRANSFERENCIA E IMPORTACIÓN DE AERONAVES	31
8.1.	Transferencia dentro de la Unión de una aeronave que, en el momento de la solicitud, posee un Certificado de Aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012.....	31
8.1.1.	ARC válido	31
8.1.2.	ARC no válido o que deja de ser válido durante el proceso de transferencia	31
8.2.	Aeronaves que, en el momento de la solicitud, no poseen un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012.	32
8.2.1.	Aeronaves bajo Parte M. (M.A.906)	32
8.2.2.	Aeronaves bajo Parte ML. (ML.A.906)	32
8.3.	Transferencia de aeronaves de operación exclusiva a operación EASA o mixta	33
9.	AUTORIZACIÓN DE PRA INDEPENDIENTE	34
9.1.	Solicitud de nueva autorización	34
9.1.1.	Fase de solicitud.....	34
9.1.2.	Fase de actuaciones materiales	35
9.1.3.	Fase de audiencia al interesado.....	35
9.1.4.	Fase de dictamen técnico.....	35

9.1.5. Fase de subsanación de discrepancias.....	36
9.1.6. Fase de resolución.....	36
9.2. Renovación de la autorización.....	37
9.3. Modificación de la autorización	37
9.4. Revocación de la autorización	37
10. PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PARA LA EMISIÓN/PRÓRROGA DE ARC	38
11. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	39

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

A su vez, se recuerda que, cualquier duda o sugerencia, podrá ser dirigida al buzón smga.aesa@seguridadaerea.es.

A lo largo de la guía, 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.

Toda la documentación relativa a esta guía emitida de manera electrónica deberá cumplir con lo dispuesto en la guía **AIW-DEEA-DT01**, *de documentación electrónica en el entorno de la aeronavegabilidad*.

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.

3. DEFINICIONES

Gestión ininterrumpida: el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave ha sido gestionado, sin interrupciones, por una o varias personas u organizaciones de las especificadas en M.A.201 o ML.A.201, según corresponda. El período que considerar comienza en la fecha de expedición del último ARC, con independencia de que este haya permanecido válido durante dicho período. Ver GM1 M.A.901(b).

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 evaluación: conjunto de personas **de la autoridad competente** que participa en la evaluación de **los requisitos aplicables**.

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.

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

Incidencias: según **M.B.907** o **ML.B.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 o ponga **gravemente** en peligro 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 **no esté clasificado como incidencia de nivel 1**.

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

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

Elementos de configuración: elementos que determinan la configuración aprobada de la aeronave, incluidos el diseño de tipo aplicable y las modificaciones y reparaciones incorporadas.

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), [según aplique](#), tras superar satisfactoriamente una revisión de la aeronavegabilidad (salvo en el caso de aeronaves nuevas).

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.903, [cumpliendo con las condiciones especificadas en el punto M.A.901](#).

[La emisión de un ARC de una aeronave bajo Parte M podrá ser efectuada por AESA o por una organización de gestión CAMO o CAO.](#)

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 ([RA](#)), 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

AESA podrá realizar la revisión de aeronavegabilidad y expedir el correspondiente Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad cuando las circunstancias revelen la existencia de una amenaza potencial para la seguridad, según lo establecido en M.B.901(b).

El procedimiento se desarrollará en las siguientes fases y subfases:

4.1.1.1.1. Fase de solicitud

No existirá fase de solicitud, al tratarse de un procedimiento de oficio por parte de la autoridad.

4.1.1.1.2. Fase de actuaciones materiales

Se inicia esta fase una vez se ha notificado la Comunicación de inicio de inspección al responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave según M.A.201.

El interesado deberá asegurar que, durante la revisión de aeronavegabilidad, se dispone de:

- Acceso a la aeronave y a su documentación y registros requeridos.
- Lugar apropiado y correctamente equipado que permita llevar a cabo las revisiones documental y física.
- Asistencia de personal certificador adecuado.

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 del equipo de evaluación podrá requerir la documentación que se considere necesaria para realizar la revisión de aeronavegabilidad, cuando no haya sido aportada previamente u obre en poder de la autoridad.

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)

Se deberá realizar una revisión de los registros de la aeronave, según M.A.903(b), mediante las comprobaciones necesarias y, cuando corresponda, mediante muestreo conforme al apartado 5.1 de esta guía, con objeto de verificar que:

- 1) Se haya registrado adecuadamente la vida útil total acumulada en el parámetro aplicable de la aeronave, los motores, las hélices, las piezas con vida útil limitada y los elementos sujetos a control de tiempo.
- 2) El manual de vuelo sea aplicable a la configuración de la aeronave y se mantenga actualizado.
- 3) Se hayan realizado las tareas de mantenimiento previstas en la aeronave conforme al AMP, según se especifica en el punto M.A.302.

- 4) Los defectos conocidos se hayan rectificado, o, en su caso, su corrección se haya pospuesto de conformidad con el punto M.A.403.
- 5) Las directivas de aeronavegabilidad aplicables y las medidas exigidas por la autoridad competente se hayan cumplido y se hayan introducido adecuadamente en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
- 6) Las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave se hayan introducido en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, cumplan lo dispuesto en el punto M.A.304 y se hayan identificado y tratado adecuadamente los posibles conflictos entre los distintos elementos de configuración. (GM1 M.A.301(g))
- 7) Las piezas con vida útil limitada y los elementos sujetos a control de tiempo instalados en la aeronave estén adecuadamente identificados, hayan sido introducidos en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y no hayan superado su limitación.
- 8) Según proceda, la declaración de masa y centrado vigente refleje la configuración actual de la aeronave y sea válida.
- 9) La aeronave sea conforme con el diseño de tipo aplicable.
- 10) La aeronave posea, si se ha expedido, un certificado de aeronavegabilidad válido de conformidad con la subparte H de la sección A del anexo I (parte 21) o, en su caso, la subparte H de la sección A del anexo Ib (parte 21 Light) del Reglamento (UE) 748/2012.
- 11) La aeronave posea, si se ha expedido, un certificado de niveles de ruido válido correspondiente a la configuración actual de la aeronave de conformidad con la subparte I de la sección A del anexo I (parte 21) o, en su caso, la subparte I de la sección A del anexo Ib (parte 21 Light) del Reglamento (UE) 748/2012.
- 12) El mantenimiento haya sido declarado apto de conformidad con cualquiera de los siguientes elementos:
 - i. los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 1321/2014, en el periodo durante el cual la aeronave esté incluida en el ámbito de aplicación del mismo,
 - ii. los requisitos de aeronavegabilidad adecuados del Estado que fue responsable de la supervisión de la aeronave en el periodo durante el cual la aeronave no estuvo incluida en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 1321/2014.

Si existen pruebas o motivos para creer que el mantenimiento realizado en el periodo a que se refiere el inciso ii), ha sido inadecuado, el personal de revisión de la aeronavegabilidad se asegurará de que se tomen las medidas adecuadas conforme al AMC1 M.A.903(b)12 inciso ii).

Nota: La comprobación general del cumplimiento de los requisitos operacionales no forma parte, por sí misma, del alcance de la revisión de aeronavegabilidad. No obstante, podrán comprobarse las tareas de mantenimiento derivadas de dichos requisitos y los equipos instalados seleccionados dentro de la muestra, en lo relativo a su aprobación, instalación, mantenimiento y correspondencia con la configuración de la aeronave. (GM1 M.A.903)

4.1.1.1.2.2. Subfase de inspección física (obligatoria)

Mediante la inspección física de la aeronave según [M.A.903\(c\)](#), deberá asegurarse de que:

- 1) Las marcas y rótulos requeridos estén correctamente instalados y cumplan los requisitos establecidos en el punto 21.A.175 del anexo I (parte 21) o, en su caso, el punto 21L.A.144, letra a), del anexo Ib (parte 21 Light) del Reglamento (UE) 748/2012.
- 2) La aeronave sea conforme con el manual de vuelo aprobado.
- 3) La configuración física de la aeronave se corresponda con la configuración reflejada en los registros y la documentación aplicables.
- 4) No se encuentren defectos evidentes que no se hayan abordado de conformidad con el punto M.A.403.
- 5) No se encuentren discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros contemplada en la revisión documental del apartado 4.1.1.1.2.1.

La inspección física podrá realizarse mediante comprobaciones por **muestreo** de conformidad con **M.A.903(c)** y el **apartado 5.1** de esta guía. Los elementos inspeccionados deberán permitir obtener una representación adecuada de la configuración y condición de la aeronave y, cuando corresponda, correlacionarse con los elementos seleccionados durante la revisión documental.

La inspección física podrá realizarse durante el mantenimiento y ser realizada por fases conforme al AMC1 M.A.903(e)(b).

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).

Para determinar si la condición de una aeronave sometida a mantenimiento permite la expedición del ARC, se tendrá en cuenta lo establecido en el GM1 M.A.901(h) y M.A.902(b).

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.907\(c\)1](#) se exigirá la adopción de una acción correctora apropiada antes del siguiente vuelo y el ARC se revocará o suspenderá si la corrección prevista no se aplica inmediatamente.

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.

Cuando se detecte una incidencia de nivel 1 y la autoridad competente sea distinta de la autoridad competente de la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de la organización que expidió el ARC vigente, AESA informará a dichas autoridades, según proceda, de conformidad con M.B.907(e).

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, de Seguridad Aérea 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 Subsanción 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 Desestimatoria.

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 desestimatoria

Se presentará el caso de resolución desestimatoria 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 desestimatoria del procedimiento mediante el formato de *Resolución desestimatoria* y se podrán tomar las medidas oportunas que considere el equipo de evaluación.

4.1.1.2. Basada en una recomendación

De conformidad con M.A.901(b)2, la emisión de un ARC por AESA basado en una recomendación procederá cuando, tras haberse realizado satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad conforme a M.A.903, no se cumplan **todas** las siguientes condiciones:

- a) que el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave haya sido gestionado de forma ininterrumpida, de conformidad con M.A.201, desde la expedición del anterior ARC;
- b) que el mantenimiento de la aeronave haya sido realizado de conformidad con el Reglamento (UE) 1321/2014 desde la expedición del anterior ARC;
- c) que el Certificado de Aeronavegabilidad haya sido expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012 y, en el momento de la revisión, no haya sido revocado ni se haya renunciado a él.

La recomendación será remitida a la Unidad de supervisión de AESA junto con la solicitud de emisión del ARC. Se considera aceptable que la solicitud sea presentada por la CAMO o CAO que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad y/o que ha realizado la revisión de aeronavegabilidad y emitido la recomendación, siempre que acredite su relación con el propietario u operador o su representación para la tramitación.

La recomendación, emitida conforme a lo dispuesto en el AMC1 M.A.901(b)2, será evaluada por AESA conforme a M.B.902. AESA expedirá el ARC únicamente tras una evaluación satisfactoria de dicha recomendación, de conformidad con M.B.901(a)2.

Asimismo, en el caso de aeronaves que no posean un certificado de aeronavegabilidad expedido conforme al Reglamento (UE) 748/2012 en el momento de la solicitud, será de aplicación el M.A.906. En estos casos, el solicitante remitirá a AESA una recomendación de expedición de ARC conforme a M.A.906(b) y, cuando proceda, el informe de evaluación indicado en M.A.906(c). (Ver apartado 8).

4.1.1.2.1. 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 basado en una recomendación 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.

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 **del equipo de evaluación** procederá a la verificación del cumplimiento **con** los requisitos correspondientes. **Se** 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 **del equipo de evaluación** podrá solicitar más información para documentar la evaluación de la recomendación, realizar una inspección física **y/o en vuelo** 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 **AI-CDA-P01 Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad, CDR y LEA (EASA)**.

No se requiere presentar una recomendación de emisión de ARC.

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

Según el punto M.A.901(c), el certificado de revisión de la aeronavegabilidad, formulario EASA 15b (AC-ARC-P01-F15B), solo podrá ser emitido:

- a) por Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (PRA) 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)1, conforme a los procedimientos aprobados en el CAME/CAE, 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.

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(i)].

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 emite el ARC es extranjera, se permitirá que su PRA expida el ARC fuera de SIPA y lo envíe por correo electrónico al buzón smga.aesa@seguridadaerea.es.

4.2. Aeronaves bajo Parte ML (Formato 15C)

Según el punto normativo ML.1, 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) helicópteros con una MTOM igual o inferior a 1200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes;
- 3) otras aeronaves ELA2.
- 4) aeronaves no convencionales con una MTOM de:
 - i. igual o inferior a 1 200 kg, si pueden mantener una velocidad horizontal 0 en vuelo, o
 - ii. igual o inferior a 2 730 kg cuando difieren de las contempladas en el inciso i).

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. Para estas aeronaves, no existe el concepto de recomendación de emisión de ARC.

De conformidad con ML.A.901(c), la revisión de aeronavegabilidad y la expedición del ARC se realizarán por una de las siguientes entidades:

- a) La autoridad competente.
- b) Una CAO debidamente aprobada con las atribuciones especificadas en CAO.A.095(c)1, o una CAMO debidamente aprobada con las atribuciones especificadas en CAMO.A.125(e).
- c) Una CAO debidamente aprobada con las atribuciones especificadas en CAO.A.095(c)2, o una organización de mantenimiento aprobada conforme a la Parte 145 con las atribuciones especificadas en 145.A.75(f), mientras realicen la inspección anual o cada 100 horas recogida en el programa de mantenimiento de la aeronave.
- d) Para las aeronaves operadas con arreglo al anexo VII (Parte NCO) del Reglamento (UE) 965/2012; para globos no operados con arreglo a la subparte ADD del anexo II (Parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395; o para planeadores que no cumplan lo dispuesto en la subparte DEC del anexo II (Parte SAO) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976, el personal certificador independiente (PRA independiente), mientras realice la inspección anual o cada 100 horas recogida en el programa de mantenimiento de la aeronave y esté cualificado conforme a ML.A.904(c).

En el caso de aeronaves que en el momento de la solicitud no posean un Certificado de Aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012, será de aplicación lo dispuesto en ML.A.906. (Ver apartado 8)

Cuando resulte exigible un programa de evaluación conforme a los puntos aplicables de la Parte 21 o Parte 21 Light, la persona u organización que realice la revisión de aeronavegabilidad tendrá en cuenta el informe de evaluación correspondiente. Dicho informe se presentará junto con la copia del ARC expedido prevista en ML.A.901(i).

A modo de resumen de lo dispuesto en este subapartado, se puede consultar la siguiente tabla:

QUIÉN PUEDE REALIZAR LA RA Y EMITIR EL ARC	REFERENCIA NORMATIVA
AESA, cuando exista una posible amenaza para la seguridad	ML.A.901(c)1
CAMO/CAO (de gestión) con alcance RA	ML.A.901(c)2, CAMO.A.125(e), CAO.A.095(c)1
CAO (de mantenimiento) u organización Parte 145 con alcance RA; durante inspección anual o de 100 horas	ML.A.901(c)3, CAO.A.095(c)2, 145.A.75(f)
PRA independiente (*)	ML.A.901(c)4, ML.A.904(c)

(*) Solo para aeronaves operadas bajo Parte NCO, globos no operados bajo BOP.ADD, o planeadores que no cumplan SAO.DEC. Debe realizar la inspección anual o cada 100 horas y estar cualificado conforme a ML.A.904(c).

4.2.1. Emisión por AESA

4.2.1.1. Tras revisión de aeronavegabilidad realizada por AESA

AESA únicamente realizará la revisión de aeronavegabilidad cuando las circunstancias revelen la existencia de una posible amenaza para la seguridad.

Se realizará del mismo modo que se describe en el apartado 4.1.1.1, excepto **porque aplica la Parte ML, esto es:**

- 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.907](#).
- 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 [AI-CDA-P01 Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad, CDR y LEA \(EASA\)](#).

4.2.2. Emisión por CAMO/CAO

Se realizará del mismo modo que se describe en el apartado 4.1.2, excepto porque aplica la Parte ML, esto es:

- El punto normativo en el que se dispone quién puede llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad es el ML.A.901(c).
- El envío del ARC a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula de la aeronave se realizará según ML.A.901(i).
- El Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad se expedirá en el formulario EASA 15c, formato [AC-ARC-P01-F15C](#).

4.2.3. Emisión por organización Parte 145

Según el punto [ML.A.901\(c\)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.901](#) y [ML.A.903](#). [La revisión y emisión se realizarán conforme a los procedimientos aprobados de la organización.](#)

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 smga.aesa@seguridadaerea.es.

4.2.4. Emisión por PRA independiente

Según el punto [ML.A.901\(c\)4](#), el personal certificador independiente debidamente autorizado, [mientras realiza](#) 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.901](#) y [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 PRA independiente deberá cumplir los siguientes requisitos **incluidos en ML.A.904(c)**:

- 1) ser titular de una licencia expedida por AESA de conformidad con el Anexo III del Reglamento (UE) 1321/2014 (parte 66) **y** cualificada para la aeronave correspondiente; y
- 2) ser titular de una autorización **en vigor** expedida por AESA (**AC-ARC-P01-F10 Autorización PRA independiente**). Ver apartado 9 para el procedimiento de solicitud de autorización como PRA independiente.

La codificación del ARC que emita el PRA independiente será la indicada en el apartado 4.2.4.3.

La emisión del ARC por parte del PRA independiente podrá realizarse mediante medios electrónicos o no electrónicos, **según se dispone en los siguientes subapartados**.

El PRA independiente que emita un **ARC** 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.

4.2.4.1. Aeronave de matrícula española – medios electrónicos

Si la aeronave **tiene matrícula** española, **se recomienda que** la emisión del ARC se **realice** mediante firma electrónica a través de la **Sede Electrónica de AESA**:

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

En este caso, 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.

No se aceptarán ARC enviados por correo electrónico.

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.903, para aeronaves bajo la Parte M, o ML.A.903, 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. *Informe de revisión de aeronavegabilidad*

El PRA que realice la revisión de aeronavegabilidad deberá elaborar y firmar un informe de revisión de la aeronavegabilidad en el que se detallen todos los elementos comprobados y el resultado de la revisión.

En el caso de revisiones de aeronavegabilidad de **aeronaves Parte M**, el informe deberá incluir, al menos, los puntos detallados en el AMC1 M.A.903(h). También, se deberá indicar si se cumplen las condiciones establecidas en M.A.901(b)1 y, por tanto, si procede:

- la expedición directa del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por una CAMO o CAO debidamente aprobada; o
- la formulación de una recomendación a la autoridad competente para la expedición del certificado, de conformidad con M.A.901(b)2.

El informe deberá permitir identificar la aeronave revisada, las comprobaciones realizadas, el alcance de la revisión, los resultados obtenidos y la conclusión alcanzada sobre la aeronavegabilidad de la aeronave.

Cuando se hayan utilizado técnicas de muestreo, el informe identificará las muestras documentales examinadas y las áreas o elementos comprobados durante la inspección física, con el detalle suficiente para determinar el alcance de la revisión realizada.

El informe recogerá los incumplimientos detectados y las actuaciones adoptadas para su tratamiento, así como su aceptación por parte del PRA.

En el caso en que la RA no pueda concluirse, ver apartado 5.5.

5.2. Revisión de aeronavegabilidad mediante muestreo

La revisión documentada de los registros y la inspección física de la aeronave podrán realizarse mediante comprobaciones por muestreo, de conformidad con M.A.903 o ML.A.903, según corresponda.

El empleo de muestreo no reducirá el alcance de la RA ni eximirá al PRA de alcanzar una conclusión suficientemente fundamentada sobre el cumplimiento de los requisitos aplicables y sobre la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.

La selección y comprobación de las muestras se planificará teniendo en cuenta los límites temporales y los criterios establecidos en M.A.903(e) o ML.A.903(e), según aplique.

5.2.1. Aeronaves bajo Parte M

Este muestreo podrá sustentarse en lo establecido en el AMC1 M.A.903(b);(c), AMC2 M.A.903(b);(c) y GM1 M.A.903(b);(c).

En las RA realizadas por una CAMO o CAO, la organización deberá aplicar el procedimiento de muestreo aprobado en su CAME o CAE, según corresponda.

La detección de incumplimientos puede exigir ampliar la muestra, realizar comprobaciones adicionales o interrumpir la revisión si se evidencian deficiencias sistémicas. (AMC1 M.A.901(f)).

5.3. 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.

La realización de la revisión anual del programa de mantenimiento conjuntamente con la RA no atribuye al PRA la responsabilidad sobre la integridad del programa de mantenimiento. Lo anterior se entiende sin perjuicio de las comprobaciones que el PRA deba realizar durante la RA y de la obligación de informar de las deficiencias detectadas, de conformidad con ML.A.302(c)9, AMC1 ML.A.302(c)9 y AMC1 ML.A.903(i).

5.4. Prueba en vuelo

Si la persona encargada de hacer la [RA requiriese](#) 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 [AI-CDA-P01 Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad, CDR y LEA \(EASA\)](#).

5.5. **Revisión de aeronavegabilidad no concluida**

Se considerará que una RA no ha concluido cuando el proceso se interrumpa y no pueda finalizarse satisfactoriamente, sin que se expida un ARC ni, cuando corresponda, una recomendación para su expedición.

Esta situación podrá producirse, entre otros casos, cuando los incumplimientos detectados no sean corregidos o tratados adecuadamente dentro de un plazo razonable, no se facilite el acceso a la aeronave o a sus registros, no se proporcione la asistencia o colaboración necesaria para completar la revisión, o se identifique un número significativo de incumplimientos en relación con las muestras seleccionadas.

En estos casos, se elaborará y firmará un informe de revisión de aeronavegabilidad con la información disponible, en el que se identificarán las comprobaciones realizadas, los incumplimientos detectados y los motivos por los que la revisión no pudo completarse. No será necesario cumplimentar aquellos apartados del informe respecto de los cuales no se disponga de información como consecuencia de la interrupción. (AMC1 M.A.903(f)).

Según M.A.903(f) o ML.A.903(f), según aplique, la organización o persona que haya realizado la revisión notificará esta situación y los motivos de la interrupción a la autoridad competente del Estado de matrícula lo antes posible como establece, y, en todo caso, dentro del plazo máximo de 72 horas:

- a) En el caso de aeronaves supervisadas por AESA, la notificación se presentará 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 a [la autoridad competente del Estado](#) de matrícula en el plazo [indicado](#).

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.

5.6. Comunicación de situaciones de posible incumplimiento

Si, durante la RA, el PRA detectase en el histórico de registros (desde la última revisión de aeronavegabilidad) **indicios fundados de** que la aeronave ha operado en condiciones de NO aeronavegabilidad, deberá notificar tal circunstancia a la Unidad de AESA encargada de la supervisión de dicha aeronave, **aunque, en la fecha de la RA, se hayan corregido las deficiencias detectadas y la aeronave reúna las condiciones necesarias para la emisión o extensión del 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.

Esta comunicación no sustituye a las obligaciones de notificación de sucesos que puedan resultar aplicables conforme al Reglamento (UE) n.º 376/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión. Cuando proceda la notificación obligatoria de un suceso, deberá utilizarse el canal aplicable y respetarse el plazo máximo de 72 horas desde su descubrimiento, salvo circunstancias excepcionales.

6. PRÓRROGAS DE ARC

6.1. Aeronaves bajo Parte M

Como se indica en el AMC1 M.A.902(b), la prórroga no exige realizar una revisión de la aeronavegabilidad, sino únicamente comprobar que se cumplen los requisitos del punto M.A.902(b). En consecuencia, no es necesario llevar a cabo ni la revisión documental ni la inspección física o en vuelo de la aeronave.

La validez del ARC podrá prorrogarse por un año adicional, con un máximo de dos prórrogas consecutivas. La prórroga comenzará:

- a) en la fecha de expiración anterior del ARC, cuando la prórroga se efectúe dentro de los 30 días anteriores a dicha fecha de expiración o después de la fecha de expiración del ARC, de conformidad con M.A.902(a)1;
- b) en la fecha en que se efectúe la prórroga, cuando esta se realice más de 30 días antes de la fecha de expiración del ARC, de conformidad con M.A.902(a)2.

El ARC solo podrá ser prorrogado por la organización que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, siempre que se cumplan las siguientes condiciones establecidas en M.A.902(b):

- a) que dicha organización haya gestionado el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave de forma ininterrumpida desde la expedición del ARC;
- b) que el mantenimiento de la aeronave haya sido realizado, desde la expedición del ARC, por organizaciones de mantenimiento aprobadas de conformidad con el anexo II (Parte 145) o con el anexo V quinquies (Parte CAO), según proceda;
- c) que la organización que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave no tenga pruebas ni motivos para creer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.

El mantenimiento indicado en la letra b) podrá incluir tareas de mantenimiento del piloto-propietario realizadas y declaradas aptas para el servicio por este o por personal certificador independiente, de conformidad con M.A.902(b). La organización se encargará de verificar y documentar el cumplimiento de dicho punto normativo.

Cuando la aeronave se encuentre sometida a mantenimiento en la fecha prevista para la prórroga, se tendrá en cuenta el GM1 M.A.901(h) y M.A.902(b). En todo caso, el ARC no podrá prorrogarse cuando la organización tenga pruebas o motivos para creer que la aeronave no es aeronavegable, de conformidad con M.A.902(b)3.

La prórroga se anotará en el ARC original, físico o electrónico, no en una copia, y la organización que prorrogue un ARC deberá remitir una copia a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula de la aeronave en el plazo de 10 días naturales desde la prórroga, de conformidad con M.A.901(i). 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 smga.aesa@seguridadaerea.es.

6.2. Aeronaves bajo Parte ML

Según el punto ML.A.902, la organización que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave 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) que dicha organización haya gestionado el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave de forma ininterrumpida desde la expedición del ARC;
- 2) que el mantenimiento de la aeronave haya sido realizado, desde la expedición del ARC, por organizaciones de mantenimiento aprobadas de conformidad con el anexo II (Parte 145) o con el anexo V quinquies (Parte CAO) o que sean tareas de mantenimiento del piloto-propietario efectuadas y declaradas aptas para el servicio por el piloto-propietario o por personal certificador independiente;
- 3) que la organización que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave no tenga pruebas ni motivos para creer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.

El ARC no podrá ser prorrogado por una organización Parte 145 ni por un PRA independiente.

La prórroga de la validez del ARC comenzará en:

- a) en la fecha de expiración anterior del ARC, cuando la prórroga se efectúe dentro de los 30 días anteriores a dicha fecha de expiración o después de la fecha de expiración del ARC, de conformidad con ML.A.902(a)1;
- b) en la fecha en que se efectúe la prórroga, cuando esta se realice más de 30 días antes de la fecha de expiración del ARC, de conformidad con ML.A.902(a)2.

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 smga.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 **dentro de la Unión**, 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.905 /validation i.a.w. M.A.905” 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 [el Anexo I \(Parte 21\)](#) o [con el Anexo Ib \(Parte 21 Light\)](#) del [Reglamento \(UE\) n.º 748/2012](#).

8.1. *Transferencia dentro de la Unión de una aeronave que, en el momento de la solicitud, posee un Certificado de Aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012.*

8.1.1. *ARC válido*

En este caso, será de aplicación lo dispuesto en el punto normativo M.A.905 o ML.A.905, según corresponda.

Si en el momento de la solicitud a AESA, el ARC es válido, dicho ARC seguirá siendo válido hasta su fecha de expiración, salvo que concurra alguna causa de pérdida de validez conforme a M.A.902(c) o ML.A.902(c).

AESA, como autoridad competente del nuevo Estado miembro de matrícula, convalidará el ARC para incluir la nueva marca de matrícula españolas según el apartado 7.1.

Las prórrogas a un ARC convalidado por AESA deberán realizarse sobre el propio ARC y 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 convalidado.

8.1.2. *ARC no válido o que deja de ser válido durante el proceso de transferencia*

Se actuará como se describe en el procedimiento **AI-CDA-P01**, de *Emisión de CDA, CdR y LEA (EASA)*.

En este caso, el solicitante deberá garantizar una de las siguientes actuaciones:

- que se restablezca la validez del ARC; o
- que se obtenga un nuevo ARC de conformidad con M.A.901, para aeronaves bajo Parte M, o con ML.A.901, para aeronaves bajo Parte ML.

8.2. Aeronaves que, en el momento de la solicitud, no poseen un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012.

Cuando resulte exigible un programa de evaluación conforme a los puntos aplicables de Parte 21 o Parte 21 Light, la persona, autoridad competente u organización que realice la revisión de aeronavegabilidad tendrá en cuenta el informe de evaluación correspondiente. Dicho informe se presentará junto con la documentación exigible conforme a M.A.906 o ML.A.906, según corresponda.

La CAMO o CAO que realice el programa de evaluación deberá tener asignado ese privilegio según CAMO.A.125(g) o CAO.A.095(c)3, según corresponda, y actuará según los procedimientos que tenga aprobados en sus respectivos manuales.

8.2.1. Aeronaves bajo Parte M. (M.A.906)

El solicitante remitirá a AESA una recomendación de expedición de ARC, que será evaluada por AESA de acuerdo con M.B.902. AESA expedirá el ARC, en su caso, conforme a M.B.901(a)2. (Ver apartado 4.1.1.2).

Será necesario cumplimentar el formato de solicitud **AC-ARC-P01-F02**, marcando en el apartado “A” la opción que corresponda.

8.2.2. Aeronaves bajo Parte ML. (ML.A.906)

Si la aeronave cumple los requisitos pertinentes, el ARC será expedido por el PRA de la CAMO, CAO, Parte 145 o por el PRA independiente que haya realizado la revisión de aeronavegabilidad, según corresponda de conformidad con ML.A.901(c) y presentará una copia a AESA.

Ver apartados 4.2.2, 4.2.3 o 4.2.4, según corresponda.

8.3. **Transferencia de aeronaves de operación exclusiva a operación EASA o mixta**

Este apartado será aplicable a las aeronaves contempladas en el punto TAE.AER.GEN.200 del anexo I del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, que pasen de realizar operación exclusiva a realizar operación EASA o mixta.

De conformidad con el apartado cuarto del anexo de la Resolución de 11 de julio de 2025, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el solicitante deberá **renunciar al certificado de aeronavegabilidad nacional** y se procederá de acuerdo con uno de los siguientes supuestos:

1) Aeronave que disponía de un certificado de aeronavegabilidad EASA que se encuentra suspendido.

El solicitante deberá renunciar al certificado de aeronavegabilidad nacional y solicitar a AESA el levantamiento de la suspensión del certificado de aeronavegabilidad EASA, cumpliendo los requisitos aplicables del anexo I, Parte 21, del Reglamento (UE) 748/2012.

La solicitud se tramitará conforme al procedimiento **AI-CDA-P01**, de emisión de certificados de aeronavegabilidad.

2) Aeronave que no disponía de un certificado de aeronavegabilidad EASA, o cuyo certificado fue revocado o fue objeto de renuncia por su titular.

El solicitante deberá solicitar a AESA la expedición de un nuevo certificado de aeronavegabilidad de conformidad con el anexo I, Parte 21, del Reglamento (UE) 748/2012.

La solicitud se tramitará conforme a 21.A.174(b)(3)(ii), siguiendo el procedimiento **AI-CDA-P01** para aeronaves usadas de Estado no miembro, entendiéndose que la declaración requerida en dicho punto es el certificado de aeronavegabilidad nacional anterior.

En cuanto al **Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC)**, deberá efectuarse satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad conforme a los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 1321/2014. Cuando la persona u organización que realice la revisión de la aeronavegabilidad considere que la aeronave cumple con los requisitos aplicables:

- a. para una aeronave sujeta a la Parte M, emitirá, cuando proceda, una recomendación de emisión de ARC. Se deberá seguir lo dispuesto en el apartado 4.1.1.2.
- b. para una aeronave sujeta a la Parte ML, expedirá un ARC, Formulario 15c, según se indica en el apartado 4.2.2, 4.2.3. o 4.2.4, según 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\(c\)4](#), 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 Desestimatoria.

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 desestimatoria, 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), la autorización como PRA independiente será válida durante cinco años, siempre que:

- el titular mantenga la licencia en vigor y cualificada para la aeronave correspondiente; y
- haya realizado, al menos, una revisión de la aeronavegabilidad cada 12 meses.

Si no fuese el caso, no podrá renovarse la autorización y debería realizarse satisfactoriamente una nueva revisión de la aeronavegabilidad bajo la supervisión de AESA para obtener una nueva autorización.

A la expiración de su validez, la autorización deberá ser renovada por un nuevo período de cinco años, 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 para solicitar la renovación es el descrito en el apartado 9.1, dirigiendo la solicitud, formulario AC-ARC-P01-F09, a la Unidad de AESA que le concedió la aprobación inicial, ya sea DAEA o una OSV.

No hay límite en el número de renovaciones.

El titular de la autorización deberá mantener 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.

9.3. Modificación de la autorización

El procedimiento para la modificación de la autorización seguirá lo indicado en el apartado 9.1 para una nueva autorización.

9.4. Revocación de la autorización

La autorización como PRA independiente puede ser revocada por AESA en cualquier momento si esta no confirma la competencia del titular o el uso de la 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

- Se modifica conforme a los AMC y GM del Anexo Ib (Parte 21 Light) del Reglamento (UE) 748/2012.
- Se modifica conforme a la entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) 2026/100 de la Comisión, de 15 de enero de 2026, que modifica los Reglamentos (UE) 748/2012 y (UE) 1321/2014.

Cambios principales sobre: emisión directa y recomendaciones, muestreo, revisión no concluida, gestión de incumplimientos, programa de evaluación, prórrogas y transferencias dentro y fuera de la UE.

- Nuevo apartado 8.3 relativo a la transferencia de aeronaves de operación exclusiva a operación EASA o mixta debido a la modificación del Real Decreto 750/2014.
- Se detalla el proceso de renovación de la autorización de PRA independiente y se incluye un nuevo apartado para la revocación de la autorización.