

Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional



REGISTRO DE EDICIONES

EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Edición inicial.

REFERENCIAS

CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO
LSA	LEY	Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea
LPAC	LEY	Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas
LNA	LEY	Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea
RD 660/2001	REAL DECRETO	Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionados con ellas
RD 203/2021	REAL DECRETO	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
RD 98/2009	REAL DECRETO	Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica
RD 750/2014	REAL DECRETO	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
RD 765/2022	REAL DECRETO	Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras
RD 141/2025	REAL DECRETO	Real Decreto 141/2025, de 25 de febrero, por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, como el propio reglamento
ORDEN FOM/2140/2005	ORDEN MINISTERIAL	Orden FOM/2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A. para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica
-	ORDEN	Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados
REG. 748/2012	REGLAMENTO (UE)	Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción
REG. 1321/2014	REGLAMENTO (UE)	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
REG. 2018/1139	REGLAMENTO (UE)	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 y (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
DSA-INTE-GU01	GUIA INTERNA	Guía de actuación ante imposibilidad de emisión de documento digital

LISTADO DE ACRÓNIMOS



ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AFIS	AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADOS
ARC	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (<i>AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE</i>)
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
CAP	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PROVISIONAL
CAR	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DSA	DIRECCIÓN/DIRECTORA DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA (<i>EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY</i>)
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
NARC	CERTIFICADOS DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD NACIONAL
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
RD	REAL DECRETO
SAETA	SERVICIO DE ANÁLISIS ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS
UE	UNIÓN EUROPEA
ULM	AERONAVES MOTORIZADAS DE ESTRUCTURA LIGERA O ULTRALIGEROS

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETO Y ALCANCE	5
2.1.	Objeto	5
2.2.	Alcance	5
2.2.1.	<i>Aeronaves con operación según el RD 750/2014</i>	6
2.2.2.	<i>Aeronaves que cumplan las características del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139</i>	6
3.	DEFINICIONES	7
4.	GENERAL	8
5.	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)	10
5.1.	Aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM).....	10
5.1.1.	<i>Emisión y validez</i>	10
5.1.2.	<i>Renovación</i>	10
5.1.3.	<i>Solicitud de NARC</i>	12
5.1.4.	<i>Tramitación de la solicitud y emisión del NARC</i>	12
5.1.5.	<i>Aplicación nuevo régimen</i>	14
5.2.	Aeronaves construidas por aficionados	14
5.2.1.	<i>Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS Provisional</i>	15
5.2.2.	<i>Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS</i>	15
5.3.	Aeronaves con Certificado de Tipo EASA y operación mixta del RD 750/2014	17
5.4.	Aeronaves con Certificado de Tipo EASA y operación exclusiva del RD 750/2014	17
5.4.1.	<i>Transferencia de aeronaves de operación EASA o mixta a operación exclusiva</i>	17
5.5.	Resto de aeronaves	18
5.5.1.	<i>Solicitud de NARC</i>	18
5.5.2.	<i>Tramitación de la solicitud y emisión del NARC</i>	19
5.5.3.	<i>Extensión</i>	19
6.	REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD	19
6.1.	Inspección documental	19
6.2.	Inspección física.....	20
7.	PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PARA LA EMISIÓN DE NARC	21
8.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	21

1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (UE) n.º 2018/1139 (en adelante, Reglamento Base) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio, *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*, dispone en el artículo 2, apartado 3 que **no es aplicable** a:

- las aeronaves y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar la aeronave a distancia, cuando lleven a cabo **actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares**, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro, emprendidas en el interés general por un organismo investido de autoridad pública o en nombre de este, y tampoco se aplicará al personal ni a las organizaciones que participen en las actividades y los servicios desarrollados por dichas aeronaves;
- el diseño, la producción, el **mantenimiento** y la explotación de las aeronaves cuando esta última suponga un riesgo bajo para la seguridad aérea, según lo indicado en el **anexo I**, así como al personal y a las organizaciones que participen en esas actividades, a menos que se haya expedido a las aeronaves, o se considere que se les ha expedido, un certificado conforme al Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Para las aeronaves que cumplan alguna de estas condiciones y estén inscritas en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, les será de aplicación la **regulación nacional española** en lo relativo a la aeronavegabilidad continuada.

2. OBJETO Y ALCANCE

2.1. Objeto

El presente documento tiene por objeto proporcionar una guía para la tramitación ante AESA de la emisión, renovación y prórroga de un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional (en adelante, NARC) aplicable a las aeronaves incluidas en su alcance.

2.2. Alcance

Este documento aplica a las “**aeronaves no EASA**”, esto es, aquellas aeronaves inscritas en el Registro de Matrícula de Aeronaves español que se encuentran excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento Base.

Dentro de estas, se van a distinguir dos grupos: aeronaves excluidas por realizar operación según el 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*; y aquellas a las que se refiere el

artículo 2, apartado 3, letra d) del Reglamento Base, conocidas comúnmente como “*aeronaves Anexo I*”.

2.2.1. Aeronaves con operación según el RD 750/2014

Las normas aplicables a las actividades de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas u otras similares, en relación con el **mantenimiento** de productos, componentes y equipos, se disponen en el anexo I al **RD 750/2014**.

2.2.2. Aeronaves que cumplan las características del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139

En el alcance de este procedimiento se incluyen las siguientes aeronaves tripuladas:

- Aeronaves históricas, según el apartado a) del Anexo I del Reglamento Base, así como sus reproducciones, siempre que su diseño estructural sea similar al de la aeronave original.
- Aeronaves construidas por aficionados: aeronaves, incluidas las que se suministran en forma de equipo, que hayan sido construidas o montadas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin ánimo de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno, según el apartado c) del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.
- Aeronaves que hayan estado al servicio de fuerzas militares, según el apartado d) del Anexo I del Reglamento Base, así como sus reproducciones, siempre que su y sus reproducciones, cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original.
- Aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM), según el apartado e) del Anexo I del Reglamento Base y según se definen en el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, *por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras*.
- Autogiros, según el apartado f) del Anexo I del Reglamento Base.
- Globos y dirigibles para uno o dos ocupantes y un volumen máximo por diseño, en el caso del aire caliente, no superior a 1200 m³, y en el caso de otros gases de elevación no superior a 400 m³, según el apartado h) del Anexo I del Reglamento Base.
- Cualquier otra aeronave tripulada con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, no superior a 70 kg, según el apartado i) del Anexo I del Reglamento Base.

3. DEFINICIONES

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

Aeronaves EASA con operación exclusiva: aquellas aeronaves que dispongan de un Certificado de tipo emitido o reconocido por la Agencia de la Unión Europea de Seguridad Aérea (EASA) y se usen de forma exclusiva para realizar actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, aduanas, policía, guardacostas u otras similares.

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.

Funcionario responsable coordinador (FRC): se nombrará para cada equipo de evaluación por parte del jefe de la Unidad de supervisión.

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

Régimen especial simplificado: aviones ULM de la Categoría A que no presenten características de diseño novedosas o inusuales, entendiéndose por tales las que no estén cubiertas por especificaciones de certificación o estándares de la industria previamente reconocidos a través de medios aceptables de cumplimiento por el órgano competente de AESA, y cuya masa en vacío (excluyendo el paracaídas balístico) no supere los 120 kilogramos y sean monoplaza.

Revocación: cancelación y retirada definitiva de un certificado.

Suspensión: retirada temporal de un certificado hasta que el cumplimiento con la normativa aplicable sea restablecido.

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

4. GENERAL

Según se dispone en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, dependiendo de la naturaleza del interesado, este tendrá la obligación de relacionarse electrónicamente con AESA o podrá utilizar la forma tradicional o no electrónica.

En el caso en que el interesado requiera presentar una solicitud y sea una persona física no obligada a comunicarse electrónicamente, deberá rellenar adecuadamente el apartado de “*Autorización Expresa Notificación Electrónica*” de la *Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional* (formato **AC-ARC-P02-F02**), indicando su deseo de aceptar o rechazar este tipo de notificaciones. Si rechazase la notificación telemática, se deberá proceder mediante notificación de forma tradicional y todas las comunicaciones/notificaciones con el administrado se deberán realizar por correo certificado o por comparecencia del interesado/representante en la Unidad supervisora.

Para que las comunicaciones/notificaciones con el administrado puedan realizarse electrónicamente, este deberá estar dado de alta en SIPA.

Toda la información al respecto del alta, modificación y gestión de contactos de administrados en el sistema de información SIPA, de acuerdo con el procedimiento **Alta y modificación de usuarios SIPA**, del Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo (SAETA) de AESA, se encuentra disponible en la Sede Electrónica de AESA, en el siguiente enlace:

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/portal-de-alta-modificacion-y-gestion-de-contactos-de-administrados>

Cada usuario designado deberá disponer de un certificado electrónico reconocido, de tipo personal, que le permita identificarse y realizar firma electrónica cuando sea necesario, según lo establecido en el Artículo 10 de la Ley 39/2015. Para saber más sobre tipos de certificados electrónicos consultar la dirección:

https://sede.seguridadaerea.gob.es/AESA_GestionDiscrepancias/Manual/Guia%20de%20usuario.pdf

Como información complementaria, AESA ha publicado la guía de **Representación en el ámbito de la Administración Electrónica**, en la que se explica qué es la representación electrónica, cuál es su alcance, cómo se regula, cuándo es necesario acreditar la representación, cómo se acredita, y cómo proceder con AESA. Se puede acceder a ella a través del siguiente enlace.

https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/representación-y-administración-electrónica_web.pdf

Para aquellas aeronaves cuyo interesado sea el titular del Certificado de Tipo, documento equivalente, o fabricante, la Unidad encargada de tramitar sus solicitudes será la División de Aeronavegabilidad Inicial (DAI). Para el resto de los casos donde el interesado sea el propietario, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad o una organización que no sea una organización de producción o de diseño, sus solicitudes las tramitará la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA) o la correspondiente Oficina de



Seguridad en Vuelo (OSV), según la Unidad que tenga asignada la supervisión de dicha aeronave u organización.

El interesado en el procedimiento deberá proveer los medios para que este se desarrolle en la lengua castellana, de acuerdo con el artículo 15 de la ley 39/2015. Es por ello por lo que toda la documentación relativa al procedimiento deberá ser redactada en castellano o en las lenguas cooficiales, en aquellas Comunidades Autónomas que cuentan con ella. Los documentos podrán ir acompañados de una traducción al idioma propio del interesado y solo si el equipo de evaluación lo considera aceptable, los documentos que acompañen a la solicitud podrán ser evaluados en otros idiomas.

En lo que se refiere a la **presentación de originales** a lo largo de todo el procedimiento y sus formatos y guías asociados, excepcionalmente, cuando la relevancia del documento en el procedimiento lo exija o existan dudas derivadas de la calidad de la copia, de acuerdo con el artículo 28.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá solicitar de manera motivada el cotejo de las copias aportadas por el interesado, para lo que podrán requerir la exhibición del documento o de la información original.

Se recuerda que, cualquier duda o sugerencia respecto de esta guía podrá ser dirigida al buzón smga.aesa@seguridadaerea.es.

5. CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)

5.1. Aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM)

Las disposiciones respecto de los Certificados de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) de las aeronaves ULM se incluyen en los artículos 37 y 38 del Real Decreto 141/2025, de 25 de febrero, *por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, como el propio reglamento.*

5.1.1. Emisión y validez

El Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC), formato **AESA N15a**, será emitido por AESA, junto con el primer Certificado de Aeronavegabilidad Restringido (CAR) de la aeronave, y dispone de una **validez de dos años**, excepto en el caso de los aviones ULM a los que resulte de aplicación el **régimen especial simplificado**, que su validez será de **cinco años**.

La aeronave no podrá ser operada si el NARC dejara de ser válido, esto es, cuando se incumplan normas imperativas de aplicación al mismo y, en todo caso, por cualquiera de las siguientes causas:

- a) Cuando haya transcurrido un año desde que se haya puesto en conocimiento de los interesados la invalidez del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada en la que se basa;
- b) El certificado de aeronavegabilidad restringido pierda su validez;
- c) No se hayan realizado las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad indicadas para la aeronave;
- d) No se haya renovado la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad; o
- e) La aeronave deje de disponer de matrícula española.

5.1.2. Renovación

Para renovar la validez del NARC, el **responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad** de la aeronave deberá comunicar a AESA una **Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad** según el formato **AESA N15b**, dentro de los **diez días** hábiles siguientes a su firma. La declaración deberá dirigirse a la Unidad de supervisión correspondiente.

En esta declaración debe manifestar, bajo su responsabilidad, que:

- ha realizado las tareas necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave:
 - Gestiona el control de las horas de vuelo, ciclos o aterrizajes de la aeronave.
 - Gestiona y se hace responsable de la ejecución del mantenimiento de la aeronave.
 - Dispone de los datos actualizados correspondientes al peso y centrado de la aeronave.

- Gestiona los defectos y averías surgidos durante la operación de la aeronave y, en su caso, resolución de conformidad con la información proporcionada por el titular del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada, bien mediante métodos o técnicas estandarizados en el ámbito aeronáutico;
 - Gestiona las modificaciones y reparaciones de la aeronave, cuando proceda, de conformidad con la documentación elaborada por la organización de producción o fabricante de la aeronave y sus componentes.
 - Gestiona el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables;
 - Gestiona un registro documental y su conservación, en un soporte adecuado, del detalle correspondiente a las tareas anteriormente citadas.
 - Mantiene actualizado un programa de mantenimiento para la aeronave desarrollado según el artículo 36 del Real Decreto 141/2025.
- ha realizado una comprobación física de la aeronave, de modo que ha verificado de forma satisfactoria que la misma permanece conforme a su certificado de tipo restringido o conforme a una declaración de cumplimiento del diseño registrada por la autoridad aeronáutica competente o, en caso de haber sufrido modificaciones susceptibles de comunicación o aprobación, éstas han sido comunicadas o aprobadas por la autoridad aeronáutica competente.
 - la aeronave no presenta ninguna circunstancia que impida su operación segura, que dispone de documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la autoridad aeronáutica competente cuando le sea requerida.
 - se compromete a mantener el cumplimiento de estas obligaciones mientras se mantenga en el ejercicio de la actividad.

La Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad renueva la validez del NARC por **otros dos años**, o por **otros cinco años** en el caso de aeronaves a las que resulte de aplicación el régimen especial simplificado.

El **nuevo periodo de validez** para el NARC se computará desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez si se realiza dentro de los tres meses previos a la finalización de esta. En otro caso, su validez se computará desde la fecha de firma de la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

AESA se reserva el derecho de revisar que el formato declarativo está cumplimentado correctamente y de comunicarse con el interesado en caso de detectar errores que deban ser subsanados.

En el caso de que se exceda el plazo de validez del NARC, la declaración únicamente podrá ser emitida en el plazo máximo de **seis meses** desde la finalización de la validez del NARC o, en su caso, de la declaración anterior. Transcurrido dicho plazo sin haber emitido la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, no podrá renovarse la validez del NARC mediante esta y, para la obtención de un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad **deberá solicitar la expedición de un nuevo NARC a AESA** según se define en el apartado siguiente.

5.1.3. *Solicitud de NARC*

De manera general, el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional será emitido de oficio por AESA junto con el primer Certificado de Aeronavegabilidad Restringido (CAR) de la aeronave, pero si este no ha sido renovado mediante declaración en el plazo correspondiente, perderá su validez y deberá ser emitido de nuevo.

Para ello, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave deberá solicitar su expedición mediante el formato **AC-ARC-P02-F02**, de *Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional*, dirigiendo la solicitud a la Unidad de supervisión correspondiente. La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada, al menos, de la documentación mínima a adjuntar, la cual se indica en el propio formato.

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.

5.1.4. *Tramitación de la solicitud y emisión del NARC*

Debido a la naturaleza del procedimiento, este será gestionado mediante **tramitación simplificada** del procedimiento administrativo común (artículo 96 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*), siempre y cuando:

- el interesado no haya indicado en la solicitud que **no** desea realizar el procedimiento simplificado y/o
- el equipo de evaluación **no** considere necesario realizar inspección física,

en cuyo caso se seguirá lo dispuesto para el **procedimiento ordinario**.

El procedimiento mediante tramitación simplificada consistiría en una evaluación documental y en la resolución de la solicitud mediante la emisión del NARC. No se emiten recepción de solicitud ni Dictamen Técnico, si no se detectan incumplimientos.

5.1.4.1. **Fase de actuaciones materiales**

Esta fase consistirá en una evaluación documental y, si el equipo de evaluación lo considera necesario, una inspección física e incluso pruebas en vuelo.

Se tendrá en cuenta que el objetivo específico de la inspección es determinar si la aeronave es conforme al diseño y que está en condiciones de operar con seguridad y el solicitante deberá permitir al personal del equipo de evaluación que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello.

5.1.4.2. **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.

5.1.4.3. 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 Informe Técnico, 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.

5.1.4.4. 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.

5.1.4.4.1. 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.

5.1.4.5. Fase de resolución del procedimiento

5.1.4.5.1. Resolución positiva

En el caso de resolución positiva del procedimiento, AESA firmará el formato **AESA N15a**, de *Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad*.

Se remitirá al interesado por la vía correspondiente:

- el formato **AESA N15a**, *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*.

El inicio del nuevo periodo de validez será la fecha de resolución del procedimiento, independientemente de la fecha del final del periodo de validez anterior.

5.1.4.5.2. 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*.

5.1.5. Aplicación nuevo régimen

Debido a que hasta la entrada en vigor del Real Decreto 141/2025, las aeronaves ultraligeras no disponían de Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad y únicamente se les emitía un Certificado de Aeronavegabilidad, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad dispondrá de un **periodo de dos años** para presentar a AESA la primera declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, sin que sea necesaria la emisión de un primer certificado de revisión de la aeronavegabilidad por parte de la Agencia.

Si pasados dos años desde la entrada en vigor de este Real Decreto no se ha presentado dicha declaración, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad deberá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la expedición de un NARC, no pudiendo volar hasta la obtención de dicho certificado.

5.2. Aeronaves construidas por aficionados

Las disposiciones respecto de las aeronaves construidas por aficionados se incluyen en la Orden de 31 de mayo de 1982, *por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados*.

Para este tipo de aeronaves existen dos tipos de Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad:

- Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS Provisional, formato **AESA N15p**, que acompaña al Certificado de Aeronavegabilidad Provisional (CAP), formato AESA 23.

- Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad, formato **AESA N15a**, que acompaña al Certificado Aeronavegabilidad Restringido (CAR), formato AESA 24.

5.2.1. **Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS Provisional**

El Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS Provisional, formato **AESA N15p**, será emitido por AESA junto con el Certificado de Aeronavegabilidad Provisional (CAP) de la aeronave, formato AESA 23. Incluirá las limitaciones que se hayan considerado pertinentes, en particular, los pilotos y los campos de vuelos o aeródromos autorizados, y su **validez será de doce meses**, excepto que fuese emitido el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad, formato **AESA N15a**, con anterioridad y este perdiese su validez.

En el caso en que se produzcan modificaciones posteriores a la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Provisional, AESA emitirá un nuevo Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS Provisional, formato **AESA N15p**.

5.2.2. **Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS**

5.2.2.1. **Emisión y validez**

El Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC), formato **AESA N15a**, será emitido por AESA, junto con el primer Certificado de Aeronavegabilidad Restringido (CAR) de la aeronave, formato AESA 24.

La validez del CAR será ilimitada, siempre y cuando su **propietario** realice una revisión general de la aeronave (excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio) **cada dos años o doscientas horas de vuelo**, según el artículo 15 de la Orden de 31 de mayo de 1982. La renovación producirá una extensión de la validez del Certificado de Aeronavegabilidad por un periodo igual al de la emisión inicial.

5.2.2.2. **Renovación**

Para renovar la validez del CAR y del NARC, el propietario deberá comunicar a AESA una **Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad** según el formato **AESA N15b**, dentro de los diez días hábiles siguientes a su firma. La declaración deberá dirigirse a la Unidad de supervisión correspondiente.

En esta declaración debe manifestar, bajo su responsabilidad, que:

- no se hayan realizado modificaciones que afecten a las cualidades aerodinámicas, al centrado, a las características y a la estructura.
- su aeronave sigue mostrando conformidad con la construcción autorizada por AESA.
- su aeronave sigue cumpliendo con los requisitos aplicables para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (programa de mantenimiento aprobado o declarado, directivas de aeronavegabilidad aplicables, etc.).
- su aeronave está en condiciones de operar con seguridad.

La Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad renueva la validez del NARC por **otros dos años o doscientas horas de vuelo**.

El **nuevo periodo de validez** para el NARC se computará desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez si se realiza dentro de los tres meses previos a la finalización de esta. En otro caso, su validez se computará desde la fecha de firma de la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

En el caso de que se exceda el plazo de validez del NARC, la declaración únicamente podrá ser emitida en el plazo máximo de **dos años** desde la finalización de la validez del NARC o, en su caso, de la declaración anterior. Transcurrido dicho plazo sin haber emitido la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, no podrá renovarse la validez del NARC mediante esta y, para la obtención de un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad, el propietario **deberá solicitar la expedición de un nuevo NARC a AESA** según se define en el apartado siguiente.

AESA se reserva el derecho de revisar que el formato declarativo está cumplimentado correctamente y de comunicarse con el interesado si lo considera necesario.

La validez del Certificado de Aeronavegabilidad queda supeditada a la conservación de todas las declaraciones efectuadas hasta la fecha.

Dicha renovación no exime al propietario el deber del libre acceso a la aeronave a AESA para que se realicen las inspecciones que se considere oportuno.

5.2.2.3. Solicitud de NARC

Cuando hayan transcurrido más de dos años desde la fecha de caducidad del NARC, no se podrá renovar mediante declaración y el propietario de la aeronave deberá solicitar la expedición de un nuevo NARC mediante el formato **AC-ARC-P02-F02**, de *Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional*, dirigiendo la solicitud a la Unidad de supervisión correspondiente. La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada, al menos, de la documentación mínima a adjuntar, la cual se indica en el propio formato.

De la misma manera, en caso de que la aeronave haya sufrido un accidente y su matrícula no se haya llegado a cancelar, el propietario, una vez reparada la aeronave, deberá de realizar la solicitud de emisión de un nuevo NARC, adjuntando al formato de solicitud **AC-ARC-P02-F02** la documentación generada durante la reparación, así como fotografías del antes y después.

Debido a la naturaleza del procedimiento, este podría ser gestionado mediante **tramitación simplificada** del procedimiento administrativo común (artículo 96 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*), siempre y cuando:

- el interesado no haya indicado en la solicitud que no desea realizar el procedimiento simplificado y/o
- el equipo de evaluación no considere necesario realizar inspección física.

En ese caso, el proceso consistirá en una evaluación documental y en la resolución de la solicitud mediante la emisión del NARC. No se emiten recepción de solicitud ni Dictamen Técnico, si no se detectan incumplimientos.

5.2.2.4. Tramitación de la solicitud y emisión del NARC

Se seguirá lo dispuesto en el apartado 5.1.4.

5.3. Aeronaves con Certificado de Tipo EASA y operación mixta del RD 750/2014

Aquellas aeronaves que dispongan de un Certificado de Tipo emitido por EASA y no realicen de forma exclusiva actividades o servicios de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas u otras similares, según se dispone en el punto TAE.AER.GEN.100 del RD 750/2014, deberán cumplir en todo momento con el Reglamento (UE) 748/2012, de 3 de agosto de 2012, *por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción*; y con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014, de 26 de noviembre, *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*.

Para la emisión de los Certificados de Revisión de la Aeronavegabilidad de estas aeronaves y sus prórrogas se podrá seguir lo dispuesto en la guía **AC-ARC-P01-GU01**, de Guía ARC. Como se indica en esta, se emplearán los formularios **EASA 15a**, **EASA 15b** o **EASA 15c**, según sea aplicable.

5.4. Aeronaves con Certificado de Tipo EASA y operación exclusiva del RD 750/2014

Según se dispone en el artículo TAE.AER.GEN.200 del Real Decreto 750/2014, los certificados de revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves con Certificado de Tipo EASA que realicen operación en exclusiva se expedirán de conformidad con lo que establezca la Agencia Estatal de Seguridad Aérea mediante resolución de su director. Según la resolución aplicable, los Certificados de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacionales (NARC) y sus prórrogas se expedirán de conformidad con lo establecido en la subparte I de las secciones A y B del Anexo I (parte M) y del Anexo V ter (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, con las siguientes condiciones:

- a) Para la expedición de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad y sus prórrogas se emplearán usarán los formularios **AESA 15a**, **AESA 15b** o **AESA 15c**, según sea aplicable.
- b) La revisión de la aeronavegabilidad definida en el artículo M.A.901 o ML.A.903 del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, de 26 de noviembre, según sea aplicable, incluirá además la verificación de las condiciones supletorias y excepciones establecidas en la letra b del artículo TAE.AER.GEN.200 del RD 750/2014.

Teniendo en cuenta estas condiciones, para la emisión de los NARC y sus prórrogas se podrá seguir lo dispuesto en la guía **AC-ARC-P01-GU01**, de Guía ARC, considerando que, en el caso en que la organización que gestione la aeronavegabilidad de la aeronave solicite la emisión de un nuevo NARC, deberá presentar el formato **AC-ARC-P02-F02**, de *Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional*, dirigiendo la solicitud a la Unidad de supervisión correspondiente con una antelación de, al menos, 30 días naturales a la fecha de caducidad del NARC vigente.

5.4.1. Transferencia de aeronaves de operación EASA o mixta a operación exclusiva

Al transferir una aeronave que cuente con un Certificado de Aeronavegabilidad y un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad válidos de operación EASA o mixta a operación exclusiva, su ARC

EASA se considerará válido como certificado de revisión de aeronavegabilidad nacional (NARC) hasta su fecha de vencimiento.

Una vez alcanzada dicha fecha, si se dan las condiciones establecidas en M.A.901 o ML.A.901 del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, de 26 de noviembre, según sea aplicable, la organización que gestione la aeronavegabilidad de la aeronave podrá prorrogar el ARC EASA haciendo constar en este que, al firmar la prórroga, esta se emite de conformidad con la **Resolución de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** aplicable.

Una vez agotadas las prórrogas posibles, el siguiente certificado de revisión de aeronavegabilidad se emitirá de conformidad con lo establecido en el apartado 5.4.

5.5. Resto de aeronaves

El resto de las aeronaves incluidas en el alcance de este procedimiento se agrupan según su tipo de Certificado de Aeronavegabilidad:

- Certificado de aeronavegabilidad normal, formato AESA 25.
- Certificado de aeronavegabilidad restringido, formato AESA 24.

El Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) inicial será emitido por AESA junto con el primer Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave, y dispone de una **validez de doce meses**.

5.5.1. Solicitud de NARC

Para renovar la validez del Certificado de Aeronavegabilidad, el **titular del certificado** deberá solicitar la expedición de un nuevo NARC mediante el formato **AC-ARC-P02-F02**, de *Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional*, dirigiendo la solicitud a la Unidad de supervisión correspondiente. La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada, al menos, de la documentación mínima a adjuntar, la cual se indica en el propio formato.

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.

Debido a la naturaleza del procedimiento, este podría ser gestionado mediante **tramitación simplificada** del procedimiento administrativo común (artículo 96 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*), siempre y cuando:

- el interesado no haya indicado en la solicitud que no desea realizar el procedimiento simplificado y/o
- el equipo de evaluación no considere necesario realizar inspección física.

En ese caso, el proceso consistirá en una evaluación documental y en la resolución de la solicitud mediante la emisión del NARC. No se emiten recepción de solicitud ni Dictamen Técnico, si no se detectan incumplimientos.



5.5.2. Tramitación de la solicitud y emisión del NARC

Se seguirá lo dispuesto en el apartado 5.1.4.

5.5.3. Extensión

De oficio por parte de AESA y siempre que esté debidamente justificado, se podrá extender la validez del Certificado de Aeronavegabilidad por un periodo no superior a 3 meses.

Para ello, AESA emitirá el formato **AC-ARC-P02-F23**, de *Extensión Certificado de Aeronavegabilidad Nacional*.

6. REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

La inspección que realice el equipo de evaluación estará basada en lo dispuesto en los siguientes subapartados. Estos listados son orientativos, pudiéndose reducir o ampliar a criterio del equipo de evaluación.

6.1. Inspección documental

Durante la evaluación documental se podrán revisar los siguientes registros de la aeronave, si aplican:

- 1) las horas de vuelo de la célula, motores y hélices, si aplica, 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 requeridas conforme a un Programa de Mantenimiento aprobado o declarado;
- 4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
- 5) se han aplicado y registrado todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;
- 6) se han registrado y son conformes 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 están debidamente identificados y registrados, y no han superado su limitación;
- 8) la declaración actual de masa y centrado refleja la configuración de la aeronave y es válida,
- 9) la aeronave, sus motores y hélices, si aplica, cumplen la última revisión de su diseño de tipo aprobado declarado;
- 10) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido.
- 11) registro de incidentes y/o accidentes técnicos.
- 12) seguro de la aeronave.

13) recomendación de Revisión de Aeronavegabilidad.

6.2. Inspección física

Durante la evaluación documental se podrán revisar los siguientes registros de la aeronave, si aplican:

- 1) marcas de nacionalidad y matrícula;
- 2) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
- 3) la aeronave cumple su manual de vuelo;
- 4) la configuración de la aeronave es acorde a la documentación;
- 5) no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado adecuadamente;
- 6) 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.

7. PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PARA LA EMISIÓN DE NARC

En caso de **fallo informático de SIPA** que impida la emisión de un NARC, 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>

Este procedimiento no será aplicable para la presentación de Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

8. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

No aplica, al tratarse de la edición inicial.