

Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	11/03/2025	Edición inicial.
02	23/10/2025	- Ver apartado 8. * Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul.

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
-	RESOLUCIÓN	Resolución de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se aprueban las especificaciones de certificación de tipo de ultraligeros

REFERENCIAS		
CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO
-	RESOLUCIÓN	Resolución de 11 de julio de 2025, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se establecen nuevas condiciones para la expedición de los certificados de aeronavegabilidad y revisión de aeronavegabilidad para las aeronaves con certificado de tipo EASA que realicen operación en exclusiva, y se dejan sin efecto la Resolución de 18 de junio de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil y la Resolución de 29 de abril de 2015, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
DSA-INTE-GU01	GUIA	Actuación ante imposibilidad de emisión de documento digital por parte de un administrado de la Dirección de Seguridad de Aeronaves

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>	<i>6</i>
2.2.2.	<i>Aeronaves que cumplan las características del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.....</i>	<i>6</i>
3.	DEFINICIONES.....	7
4.	GENERAL.....	8
5.	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD NACIONAL (NARC)	10
5.1.	Aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM).....	10
5.1.1.	<i>Aplicación nuevo régimen del RD 141/2025.....</i>	<i>10</i>
5.1.2.	<i>Emisión inicial y validez.....</i>	<i>11</i>
5.1.3.	<i>Renovación.....</i>	<i>11</i>
5.1.4.	<i>Solicitud de NARC.....</i>	<i>15</i>
5.1.5.	<i>Tramitación de la solicitud y emisión del NARC.....</i>	<i>16</i>
5.2.	Aeronaves construidas por aficionados	18
5.2.1.	<i>Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional Provisional.....</i>	<i>18</i>
5.2.2.	<i>Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional.....</i>	<i>18</i>
5.3.	Aeronaves con Certificado de Tipo EASA y operación mixta del RD 750/2014	22
5.4.	Aeronaves con Certificado de Tipo EASA y operación exclusiva del RD 750/2014	24
5.4.1.	<i>Transferencia de aeronaves de operación EASA o mixta a operación exclusiva</i>	<i>24</i>
5.5.	Resto de aeronaves	25
5.5.1.	<i>Emisión inicial y validez.....</i>	<i>25</i>
5.5.2.	<i>Renovación.....</i>	<i>25</i>
5.5.3.	<i>Solicitud de NARC.....</i>	<i>25</i>
5.5.4.	<i>Tramitación de la solicitud y emisión del NARC.....</i>	<i>26</i>
6.	REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD	27
6.1.	Inspección documental	27
6.2.	Inspección física.....	27
7.	PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PARA LA RENOVACIÓN	29
8.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	30

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 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: se refiere a la Oficina de Seguridad en Vuelo (OSV) correspondiente o a la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA), que será la encargada de la supervisión de la aeronave y de la emisión de los correspondientes certificados. La distribución de las OSV en el territorio español se encuentra disponible en el Portal web de AESA:

<https://www.seguridadeaerea.gob.es/es/quienes-somos/red-aesa>

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 sea una persona física no obligada a comunicarse electrónicamente desee presentar una solicitud a AESA, deberá rellenar adecuadamente el apartado D de “Autorización Expresa Notificación Electrónica” de la *Solicitud de emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional* ([formato AC-ARC-P02-F02](#)), indicando **expresamente** 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.seguridadeaerea.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.seguridadeaerea.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.seguridadeaerea.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, sus solicitudes **deberán dirigirse a** 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, 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 NACIONAL (NARC)

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.*
- el apartado Octavo de la Resolución de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, *por la que se aprueban las especificaciones de certificación de tipo de ultraligeros.*

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;
- d) No se haya renovado la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad; o
- e) La aeronave deje de disponer de matrícula española.

En el caso de cambio de titularidad de la aeronave, el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC) seguirá siendo válido hasta su fecha de vencimiento.

5.1.1. Aplicación nuevo régimen del RD 141/2025

Hasta la entrada en vigor del Real Decreto 141/2025, las aeronaves ultraligeras no disponían de Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC) y únicamente se les emitía un Certificado de Aeronavegabilidad.

Según el apartado Octavo de la Resolución de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, *por la que se aprueban las especificaciones de certificación de tipo de ultraligeros*, para aquellas aeronaves ULM cuyos Certificado de Aeronavegabilidad fueron emitidos antes del 27 de febrero de 2025, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad dispondrá **hasta el 1 de marzo de 2027** para presentar a AESA la primera Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, según el formato **AESA N15b**, sin que sea necesaria la emisión de un primer certificado de revisión de la aeronavegabilidad por parte de la Agencia.

Si después del 1 de marzo de 2027 no se ha presentado dicha declaración, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad deberá solicitar a AESA la expedición de un NARC según el apartado 5.1.4, no pudiendo volar hasta la obtención de este.

5.1.2. Emisión inicial y validez

AESA emite el primer Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC), formato **AESA N15a**, 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**.

5.1.3. Renovación

Para renovar la validez del [Certificado de Aeronavegabilidad](#), 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**.

Según el artículo 34 del Real Decreto 141/2025, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave es el propietario de la aeronave o, en el caso de arrendar esta o permitir la operación a otra persona, el arrendatario o el operador de la aeronave, siempre y cuando éstas figuren en el Certificado de Matrícula de la aeronave o la transferencia de responsabilidades sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad queden recogidas en el contrato de arrendamiento o cualquier otro título por el que se permita la operación de la aeronave a otra persona (escritura de empresa, poder notarial, apodera electrónico, escrito firmado por ambas partes en el que conste que tiene capacidad para actuar en nombre del propietario).

En la [Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad](#), el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave 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.
 - 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 [Certificado de Aeronavegabilidad](#) por **otros dos años**, o por **otros cinco años** en el caso de aeronaves a las que resulte de aplicación el régimen especial simplificado.

[Dependiendo de la fecha de firma de la declaración](#), el **nuevo periodo de validez** se computará:

- desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez, si se [firma](#) dentro de los tres meses previos a la finalización de esta, [o](#)
- desde la fecha de firma de la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, [en otros casos](#).

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 [5.1.4](#).

La declaración será **presentada**:

- **preferiblemente**, a través del trámite online habilitado de la Sede electrónica de AESA, según se dispone en el subapartado [5.1.3.1](#). En caso de fallo informático de SIPA que impida la renovación, ver el apartado [7](#).
- en el caso de personas físicas que deseen presentar la declaración mediante la forma tradicional o no electrónica, deberán utilizar uno de los registros definidos en el artículo 16 de la Ley 39/2015 y dirigir la documentación a AESA, Servicios Centrales, División de Aprobaciones y Estandarización de la Aeronavegabilidad (DAEA).

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.

5.1.3.1. Renovación mediante Sede electrónica de AESA

El enlace para acceder al trámite online para presentar la declaración a través de la Sede electrónica es el siguiente:

<https://sede.seguridadaaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/emision-de-certificado-de-revision-de-aeronavegabilidad-nacional-narc>

Acceder al trámite online:



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA Sede Electrónica

Última modificación: Jueves, 13 Marzo 2025

Emisión de Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional (NARC)

Descripción general

Este proceso contempla la emisión de un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional conforme al Real Decreto 141/2025 por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) y la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados.

Trámite online Descargar documentos

Se accederá mediante certificado digital o DNI electrónico y se seleccionará en el desplegable el número de autorización correspondiente:



GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA Sede Electrónica

Emisión/Extensión de Certificados de Revisión de Aeronavegabilidad (SIPA)

XXXXXXXXXX

Certificado seleccionado:

Indique un número de autorización:

Continuar

Se introduce la matrícula de la aeronave (EC-) y se selecciona el botón de “Validar matrícula”:

Emisión/Extensión de Certificados de Revisión de Aeronavegabilidad (SIPA)

Emisión ARC

Rellenar emisión Firmar emisión Resumen emisión

Organización Contacto

CIF: Nombre del firmante:

Nombre: NIF del firmante:

Dirección: Nº de Autorización:

Aeronave

(*)Matrícula:

(*) Campos Obligatorios

Al validar la matrícula, aparecerá debajo de esta una nueva sección denominada “Certificados”, donde se listarán los NARC y las declaraciones que han sido realizadas con anterioridad a través de la Sede electrónica. En el caso en que fuese la primera vez que se presentase una declaración para una aeronave, aparecerá el texto “No existen certificados ARC para la aeronave seleccionada”, lo cual no impide seguir el proceso. La información que aparece en esta sección es meramente informativa.

Se selecciona el botón de “Emitir Nuevo ARC N15b”:

Emisión/Extensión de Certificados de Revisión de Aeronavegabilidad (SIPA)

Emisión ARC

Rellenar emisión Firmar emisión Resumen emisión

Organización Contacto

CIF: Nombre del firmante:

Nombre: NIF del firmante:

Dirección: Nº de Autorización:

Aeronave

(*)Matrícula:

Certificados

Certificados realizados y sus correspondientes renovaciones.

Referencia ARC	Tipo de documento	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Documento
	Certificado	01/09/2025	01/09/2027	

En la siguiente pantalla deberán introducirse los datos de horas de vuelo de la célula y dónde está posicionada la aeronave en la fecha de firma, así como, si se desea, la dirección de email donde se recibirá el NARC una vez se firme. Y se seleccionará el botón “Generar”:

Emisión ARC

Rellenar emisión

Firmar emisión

Resumen emisión

Organización	Aeronave
CIF:	Matrícula:
Nombre:	Nº Serie:
Dirección:	Fabricante:
	Modelo:

Certificados

Fecha Expedición:

Fecha Expiración:

Horas de vuelo de la célula en la fecha de expedición:

Nombre del firmante:

Nº de Autorización:

La aeronave está posicionada en:

Si lo desea, indique un email para recibir el certificado:

Firma del responsable

Generar

El sistema generará la Declaración, formato N15b, en versión borrador y el proceso de presentación de la declaración a través de la Sede electrónica de AESA finalizará con la firma de esta.

El interesado podrá descargar el documento firmado al finalizar el proceso y, si en el apartado correspondiente introdujo su dirección de e-mail, le deberá llegar a esta una copia del NARC.

En caso de **fallo informático de la Sede electrónica** que impida la renovación del NARC, se deberá seguir lo dispuesto en el apartado 7.

5.1.4. Solicitud de NARC

Cuando hayan transcurrido más de seis meses desde la finalización de la validez del NARC o, en su caso, de la declaración anterior, no podrá ser renovado mediante declaración y el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave deberá solicitar a AESA 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 y/o un [requerimiento documental](#). Si en el plazo dado para la subsanación no se produjera esta, AESA procederá a la resolución del procedimiento por desistimiento.

5.1.5. 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), 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.

5.1.5.1. 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. [Ver apartado 6.](#)

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.

5.1.5.2. 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, [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.

5.1.5.3. 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.

5.1.5.4. 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.

5.1.5.4.1. 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.

5.1.5.5. Fase de resolución del procedimiento

5.1.5.5.1. Resolución positiva

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

Se remitirá al interesado por la vía correspondiente:

- el formato **AESA N15a**, *Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad Nacional*.
- 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.

5.1.5.5.2. 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*.

5.2. 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 **Nacional** Provisional, formato **AESA N15p**, que acompaña al Certificado de Aeronavegabilidad Provisional (CAP), formato AESA 23.
- Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad **Nacional**, formato **AESA N15a**, que acompaña al Certificado Aeronavegabilidad Restringido (CAR), formato AESA 24.

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

El Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad **Nacional** 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 **con anterioridad** fuese emitido el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad **Nacional**, formato **AESA N15a**, y **con ello**, 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 **Nacional** Provisional, formato **AESA N15p**.

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

En el caso de cambio de titularidad de la aeronave, el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC) seguirá siendo válido hasta su fecha de vencimiento.

5.2.2.1. Aplicación nuevo régimen del RD 141/2025

Hasta la entrada en vigor del Real Decreto 141/2025, las aeronaves construidas por aficionados disponían de un Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS, formato **F-DC-AFIS-20**.

Mientras el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS siga en vigor por fecha y horas de vuelo de la aeronave, el propietario de la aeronave no requerirá solicitar un nuevo NARC ni emitir una Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad (formato AESA N15b).

Asimismo, para realizar la renovación mediante el formato N15b, no se requiere que la aeronave cuente con un NARC formato N15a previo.

5.2.2.2. Emisión inicial y validez

AESA emite el primer Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC), formato **AESA N15a**, 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.

5.2.2.3. Renovación

Independientemente de que la aeronave cuente con un Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad AFIS (formato **AI-AFIS-P01-F20**), con un primer NARC (formato **AESA N15a**) o con una **Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad** (formato **AESA N15b**), para renovar la validez del CAR, el propietario deberá comunicar a AESA una **Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad** según el formato **AESA N15b**.

En esta declaración el propietario 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 **Certificado de Aeronavegabilidad** por **otros dos años o doscientas horas de vuelo**.

Dependiendo de la fecha de firma de la declaración, el nuevo periodo de validez para el NARC se computará:

- desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez, si se firma dentro de los tres meses previos a la finalización de esta, o
- desde la fecha de firma de la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, en otros casos.

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 5.2.2.4.

La declaración será **presentada**:

- **preferiblemente**, a través del trámite online habilitado de la Sede electrónica de AESA, según se dispone en el subapartado 5.1.3.1. En caso de fallo informático de SIPA que impida la renovación, ver el apartado 7.
- en el caso de personas físicas que deseen presentar la declaración mediante la forma tradicional o no electrónica, deberán utilizar uno de los registros definidos en el artículo 16 de la Ley 39/2015 y dirigir la documentación a AESA, Servicios Centrales, División de Aprobaciones y Estandarización de la Aeronavegabilidad (DAEA).

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

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

5.2.2.4. Solicitud de NARC

Cuando hayan transcurrido más de dos años desde la fecha de caducidad del NARC **o, en su caso, de la declaración anterior**, no podrá **ser** renovado mediante declaración y el propietario de la aeronave deberá solicitar a **AESA** 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 y/o un requerimiento documental. Si en el plazo dado para la subsanación no se produjera esta, AESA procederá a la resolución del procedimiento por desistimiento. 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), 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.

5.2.2.5. Tramitación de la solicitud y emisión del NARC

Se seguirá lo dispuesto en el apartado 5.1.5.

5.2.2.6. Ejemplo de Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad (N15b)

A continuación, se incluye un ejemplo de cómo rellenar el formato N15b. En letras/números en color rojo se identifican los campos a rellenar:



REINO DE ESPAÑA / KINGDOM OF SPAIN
Estado miembro de la Unión Europea / A Member of the European Union

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD NACIONAL
NATIONAL AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE
REFERENCIA NARC / NARC REFERENCE: ES.NARC-ZAA-001

Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, aprobado por la Orden de 31 de mayo de 1982.

Pursuant to Regulations for the Construction of Aircraft by Amateurs, approved by the Order of May 31, 1982,

NOMBRE APELLIDO1 APELLIDO2

declara que ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad a la siguiente aeronave:
hereby certifies that it has performed an airworthiness review on the following aircraft:

Fabricante de la aeronave / Aircraft manufacturer: XXXXXXXXXXXX

Designación del fabricante / Manufacturer's designation: XXXXXXXXXXXX

Matrícula de la aeronave / Aircraft registration: EC-ZAA (ejemplo)

Número de serie de la aeronave / Aircraft serial number: 1234 (ejemplo)

y que, entre otros:
and, among other things:

- a) Se han gestionado las tareas necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- b) Se ha realizado el mantenimiento de acuerdo con el programa de mantenimiento declarado o aprobado, y este se encuentra actualizado.
- c) La aeronave, equipos y componentes con potencial propio se encuentran en estado aeronavegable y al día con respecto de las directivas de aeronavegabilidad aplicables.
- d) La aeronave dispone de la documentación reglamentaria actualizada.
- e) La aeronave dispone de un documento que incluya las modificaciones de la aeronave junto la fecha y el responsable de la aprobación. Dicho documento incluye todas las modificaciones implementadas a la aeronave y está actualizado y firmado a fecha de la presente declaración.
- f) Se ha realizado una comprobación física de la aeronave y no presenta ninguna circunstancia que impida su operación segura.
- g) Ha comunicado a AESA cualquier accidente y/o incidente técnico en caso de haberse producido.
- h) La aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la revisión ⁽¹⁾.

Fecha de firma ⁽²⁾ / Date of signature: 01/12/2025

Horas de vuelo de la célula (FH) en la fecha de firma / Airframe Flight Hours (FH) at date of signature: 500

La aeronave está posicionada en / The aircraft is positioned at: XXXXXXXXXXXX

Caducidad del presente Certificado ⁽³⁾:
Expiry of this Certificate:

Fecha de expiración / Date of expiry: 01/12/2027

Horas de vuelo de la célula (FH) ⁽⁴⁾ / Airframe Flight Hours (FH): 700

Firmado / Signed: (SFirma electrónica)

⁽¹⁾ Este documento carece de valor si no va unido al original del Certificado de Aeronavegabilidad.

⁽²⁾ No introducir fecha de firma si el certificado se firma electrónicamente.

⁽³⁾ Para la caducidad se deberá aplicar el dato que antes ocurra de los indicados.

⁽⁴⁾ Solo aplicable para el caso de las aeronaves de construcción por aficionados.

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 [el apartado segundo del Anexo a la Resolución de 11 de julio de 2025, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se establecen nuevas condiciones para la expedición de los certificados de aeronavegabilidad y revisión de aeronavegabilidad para las aeronaves con certificado de tipo EASA que realicen operación en exclusiva, y se dejan sin efecto la Resolución de 18 de junio de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil y la Resolución de 29 de abril de 2015, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea](#), 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

Según el [apartado tercero del Anexo a la Resolución de 11 de julio de 2025, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea](#), 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 11 de julio de 2025, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** aplicable.

Una vez agotadas las prórrogas posibles, el [interesado deberá solicitar a la Unidad de supervisión asignada de AESA la emisión de un](#) certificado de revisión de la aeronavegabilidad [nacional \(NARC\)](#), que 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. Emisión inicial y validez

AESA emite el primer Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad Nacional (NARC), formato **AESA N15a**, junto con el primer Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave, y dispone de una **validez de doce meses**.

5.5.2. Renovación

A estas aeronaves no les aplica el concepto de Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad y para renovar su Certificado de Aeronavegabilidad, deberá solicitarse la emisión de un nuevo NARC según se indica en el siguiente apartado.

5.5.3. 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 enviarse con una antelación de, al menos, 30 días naturales a la fecha de caducidad del NARC vigente**, 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 **y/o un requerimiento documental**. 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 39/2015s), 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.

5.5.4. Tramitación de la solicitud y emisión del NARC

Se seguirá lo dispuesto en el apartado 5.1.5.

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 **RENOVACIÓN**

Únicamente en caso de **fallo informático de SIPA** que impida la **renovación** 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.seguridadeaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/imposibilidad-de-tramitacion-electronica>

Adjunta a la Solicitud General, se deberá presentar la **Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad**, formato **AESA N15b**, la cual deberá contener la firma electrónica válida del propietario o del responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad, si fuesen diferentes personas. No se admitirán declaraciones escaneadas con firma manuscrita. La Solicitud General se dirigirá a la Dirección/Departamento E04865601 – AESA Servicios Centrales y el plazo para su presentación será de **diez días** hábiles desde la firma de la Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Enlace a la Sede electrónica para presentar la Solicitud General:

<https://sede.seguridadeaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/solicitud-general>

Enlace para la descarga del formato N15b a través de Sede electrónica, en la sección “Documentación”:

<https://sede.seguridadeaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/emision-de-certificado-de-revision-de-aeronavegabilidad-nacional-narc>

8. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Principales cambios introducidos en esta edición del documento:

- Se incluyen Resoluciones en la sección de Referencias y se actualizan las referencias a lo largo de todo el documento.
- Se detalla la aplicación nuevo régimen del RD 141/2025 y se reenumeran los subapartados.
- Se actualiza la información respecto de la presentación de las Declaraciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad, a través de la Sede electrónica.
- Se define la figura de responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad en aeronaves ULM.
- Se añade un subapartado 5.2.2.6 incluyendo un ejemplo de Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, formato N15b.
- Se aclara que para el “resto de aeronaves” no aplica la renovación del NARC ni el concepto de declaración.
- Se indica que la solicitud de emisión de un NARC para el “resto de aeronaves” deberá enviarse con una antelación de, al menos, 30 días naturales a la fecha de caducidad del NARC vigente.
- Se elimina el apartado 5.5.5 de “Extensión”, al dejar de ser aplicable.
- Se define el procedimiento alternativo para la renovación.