Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Guía Autorización de Vuelo no EASA

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	**Fecha de APLICABILIDAD**	**MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO**
Ed.01	12/09/2022	Esta guía es una actualización de la antigua referencia G-DAI-CANO-03 "Guía AV no EASA" como cambios principales es alinear este documento con las modificaciones llevadas a cabo en el procedimiento AI-CANO-P01.
Ed.02	Desde publicación	Cambios en al alcance las autorizaciones de vuelo

REFERENCIAS	
CÓDIGO	**TÍTULO**
Reglamento (UE) 2018/1139	REGLAMENTO (UE) 2018/1139 POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.O 2111/2005, (CE) N.O 1008/2008, (UE) N.O 996/2010, (CE) 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
Ley 39/2015	LEY 39/2015 DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
Real Decreto 384/2015	REAL DECRETO 384/2015, DE 22 DE MAYO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE MATRICULACIÓN DE AERONAVES CIVILES.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	**DESCRIPCIÓN**
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
ACT	PERSONAL ACTUARIO
ARC	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC=AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE
AV	AUTORIZACIÓN DE VUELO
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CDA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DAEA	DIVISIÓN DE ARPOBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DOA	ORGANIZACIÓN DE DISEÑO APROBADA
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
NDR	NIVELES DE RUIDO
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
POA	ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN APROBADA

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE 5

2. DEFINICIONES 6

3. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UNA AUTORIZACIÓN DE VUELO NO EASA 6

3.1. General 6

3.2. Alta del solicitante en el registro de AESA 7

3.3. Inicio de solicitud 7

3.3.1. Selección del Medio de comunicación 7

3.3.2. A dónde dirigir la solicitud 8

3.4. Recepción de la solicitud 8

3.5. Elegibilidad 8

3.5.1. General 8

3.5.2. Elegibilidad del Solicitante 8

3.5.3. Elegibilidad de la solicitud 9

***4.* EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE AUTORIZACIÓN DE VUELO NO EASA 9**

4.1. General 9

4.2. Evaluación 9

4.3. Emisión 10

5. VUELOS EN ESPACIOS CONTROLADOS - PLAN DE VUELO APROBADO POR ENAIRE 10

6. ACTIVIDADES POSTERIORES 10

7. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN 10

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

1. OBJETO Y ALCANCE

El presente documento tiene por objeto proporcionar una guía para la tramitación ante AESA de la emisión de una Autorización de Vuelo no EASA para aeronaves excluidas del ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139, que se inscriban en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, fabricadas en España o importadas de otros Estados, sean miembros de EASA o terceros, y sean las aeronaves nuevas o usadas.

En líneas generales las aeronaves a las que se puede aplicar una tramitación de autorización de vuelo no EASA son:

a) Aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad no EASA ha perdido temporalmente la validez, requiriendo realizar vuelos en tanto dicho certificado vuelve a estar vigente.

b) Aeronaves admitidas a trámite para obtener un certificado de aeronavegabilidad no EASA, requiriendo realizar vuelos en tanto obtienen dicho certificado.

c) Aeronaves nuevas fabricadas en serie conforme a un diseño aprobado no EASA, requiriendo realizar vuelos por el fabricante o importador previamente a su entrega y matriculación.

d) Aeronaves prototipo no EASA, requiriendo realizar vuelos por el fabricante, diseñador o importador previamente a su certificación (solicitada o no).

e) Aeronaves catalogadas como “Construcción de aeronaves por aficionados”.

Los motivos por los cuales estas aeronaves pueden requerir realizar vuelos son:

(a) Vuelos de cambio de posición para reparaciones, modificaciones, mantenimiento, lugares de depósito o entregas.
(b) Vuelos de prueba (fabricación, certificación, mantenimiento).
(c) Vuelos de demostración o aceptación.
(d) Vuelos de aeronaves para las que no proceda la expedición o el mantenimiento de la validez del certificado de aeronavegabilidad
(e) Cualquier otro vuelo que se ajuste a los casos aplicables y que requiera una indicación específica.

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía al siguiente buzón:

certificadoypermisos@seguridadaerea.es

El alcance de este procedimiento es la emisión, renovación, modificación, suspensión o revocación, conforme a la normativa nacional (no EASA), de las autorizaciones de vuelo de aquellas aeronaves excluidas del ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139 y cuyo diseño haya sido aprobado por AESA de manera tal que sean elegibles para un certificado de aeronavegabilidad conforme a la Ley de Navegación Aérea y su normativa de implementación.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

2. DEFINICIONES

Constatación: Posibles discrepancias en fases previas a la emisión del Dictamen Técnico o del Acta de Inspección. Una constatación puede consistir, por tanto, en una mera descripción de una situación objetiva sin más categorización.

Solicitante: Se utilizará este término genérico para referir tanto a personas como a organizaciones durante los procesos en los que estas han solicitado la emisión de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones.

Interesado: Se utilizará este término en los procesos de inspección de oficio para referirse a la persona u organización inspeccionada.

Funcionario Responsable Coordinador (FRC): Es el funcionario responsable que dirige, supervisa, y coordina un Equipo de Actuación. Podrá ser Personal Actuario o no (es decir, podrá estar presente en las actuaciones materiales de inspección o no), aunque se recomienda que siempre que sea posible esté presente en las actuaciones materiales. Será el encargado de firmar el Dictamen Técnico y/o el Acta de Inspección correspondiente a dicha actuación. El Equipo de evaluación tendrá un FRC, del que podrán depender otros FRC de cada una de las actuaciones materiales en las que pueda subdividirse la evaluación.

Personal actuario (ACT): A efectos de este procedimiento el personal actuario será personal funcionario de AESA y cumplirá los requisitos de formación y competencia establecidos para el perfil de personal de revisión de la aeronavegabilidad.

Equipo de Evaluación: Para el caso de emisión/modificación de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones, será el conjunto de personas que participa en la evaluación completa de todos los ámbitos del solicitante/interesado. Podrán formar parte del Equipo de Evaluación varios Equipos de Actuación.

3. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UNA AUTORIZACIÓN DE VUELO NO EASA

3.1. General

El solicitante debe ser una persona que sea el propietario de la aeronave o representante que esté autorizado por el propietario para tramitar la solicitud

El solicitante deberá proveer los medios para que el procedimiento administrativo se desarrolle en la lengua castellana, de acuerdo al artículo 15 de la ley 39/2015. Es por ello que toda la documentación relativa al procedimiento deberá ser redactada en castellano o en las lenguas cooficiales, en aquellas CCAA que cuentan con ella. Los documentos podrán ir acompañados de una traducción al idioma propio de la organización.

Además, al considerarse la inspección documental e in situ parte del procedimiento, la comunicación oral y escrita con la autoridad debe poder producirse en los idiomas anteriores.

Para la tramitación de autorizaciones de vuelo se llevará a cabo una tramitación simplificada (atendiendo al artículo 96 de Ley 39/2015, de 1 de octubre) a menos que el interesado requiera una tramitación ordinaria y lo marque así en la solicitud correspondiente (AI-CANO-P01-F14).

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

Este trámite administrativo simplificado solamente estará compuesto de creación del expediente, evaluación documental y emisión de la Autorización de Vuelo junto con las Condiciones de Vuelo, cuando proceda por lo que no requerirá de la emisión del correspondiente informe técnico ni dictamen técnico ni la correspondiente recepción de solicitud si ésta está bien conformada.

Se ha de tener en cuenta que, en cualquier momento de esta tramitación anterior a su resolución, AESA podrá pasar si así lo estimase oportuno de la tramitación simplificada a la ordinaria.

3.2. Alta del solicitante en el registro de AESA

El solicitante (tanto persona jurídica como física) que se disponga a realizar la solicitud objeto de este manual, deberá antes estar dado de alta como usuario para relacionarse con la Dirección de Seguridad de Aeronaves.

Toda la información relativa a la gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se recoge en la Guía de Alta y Modificación de Usuarios SIPA **A-DSA-ORGA-01**

Como información complementaria, AESA ha publicado en la intranet y en la web la Guía de Representación en el ámbito de la administración electrónica. En el documento se explica qué es la representación electrónica, cuál es su alcance, cómo se regula, cuándo es necesario acreditar la representación, cómo se acredita, y como hacer todo esto ante AESA.

Las consultas relacionadas con el procedimiento de gestión de altas/bajas/modificación de usuarios en SIPA se realizarán a través del buzón: usuariosdsa.aesa@seguridadaerea.es

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, Sistemas de firma admitidos por las Administraciones Públicas, Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Para saber más sobre tipos de certificados electrónicos consultar la dirección:

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

AESA ha puesto a disposición del usuario diversos vídeos de ayuda en relación al funcionamiento de la aplicación. Dichos vídeos podrán encontrarse en la siguiente dirección:

https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/contenido/video-manuales

3.3. Inicio de solicitud

El solicitante deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de Autorización de Vuelo no EASA, utilizando para ello el formato AI-CANO-P01-F14.

La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada al menos de la documentación mínima a adjuntar, la cual se indica en el propio formato, con el fin de poder comenzar con el proceso de elegibilidad.

3.3.1. Selección del Medio de comunicación

Si el solicitante se presenta como persona jurídica en nombre de una organización, deberá presentar la solicitud por registro telemático en:

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

https://sede.seguridadaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/TRAMITACIONES/SOLIC_GRAL/DESCRIPCION/

Si el solicitante se presenta como persona física, tiene la opción de presentar la solicitud bien telemáticamente o bien podrán hacerlo presentando la solicitud en papel en cualquier Registro Oficinal de la Administración del Estado, indicando la dirección postal en la que deseen que se les practiquen las notificaciones.

3.3.2. A dónde dirigir la solicitud

Para solicitudes telemáticas, se usa el servicio de Sede Electrónica disponible en la Web de AESA - Solicitud General. A continuación, se indica la manera de acceder directamente con el siguiente link: https://sede.seguridadaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/SOLICIT_GRAL/

Cumplimentado el formato AI-CANO-P01-F14 habrá que remitirlo a:

(i) La OSV correspondiente, para aeronaves matriculadas o nuevas de serie no matriculadas.

(ii) La DAI, para aeronaves nuevas prototipo no matriculadas.

3.4. Recepción de la solicitud

Una vez recibida la solicitud, el organismo de AESA correspondiente (OSV, DAEA o DAI) será el responsable de gestionar la recepción administrativa de la solicitud.

Si la solicitud reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo, se procederá con la evaluación de la solicitud.

Si la solicitud no reúne los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo (p.ej. objeto de la solicitud o solicitante claramente improcedente, falta de justificante del pago de la tasa, falta de la acreditación de la representación para solicitar en nombre de otra persona física), se le requerirá al solicitante que la subsane a través de los medios correspondientes. Si transcurrido el plazo concedido, la solicitud no es satisfactoriamente subsanada, se le dará por desistido.

3.5. Elegibilidad

3.5.1. General

El equipo evaluador verificará como se indica en los apartados de abajo, la elegibilidad del solicitante y en segundo lugar la elegibilidad de la solicitud.

Las constataciones detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas al solicitante utilizando los medios correspondientes. En el caso de que no se demuestre o no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la elegibilidad, transcurrido el plazo concedido se dará el procedimiento por caducado, mediante los medios correspondientes.

3.5.2. Elegibilidad del Solicitante

El solicitante es el titular registral de la aeronave, si dispone de matrícula española, o el fabricante, diseñador o importador de la misma, si no la tuviera, lo que se acreditará documentalmente en todo caso. En ambos casos, la solicitud también puede formularse por un representante de aquellos debidamente acreditado.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

3.5.3. Elegibilidad de la solicitud

1. La aeronave para la que solicita la emisión de la autorización de vuelo corresponde a una aeronave de matrícula española o es nueva no matriculada, siendo procedente la asignación de identificación provisional para realizar los vuelos requeridos. En cualquier caso, estará excluida del Reglamento (UE) nº 2018/1139, por su artículo 2.3.a) o bien por su Anexo I, y deberá ser potencialmente elegible para obtener un certificado de aeronavegabilidad no EASA.
2. Teniendo en cuenta el propósito para el que se solicita la autorización de vuelo, procede la emisión de ésta, es decir, que la autorización de vuelo es la medida legal disponible más adecuada para permitir el vuelo solicitado.
3. La duración solicitada es apropiada para el propósito de los vuelos, no excediendo en ningún caso de 12 meses.
4. Respecto al escrito o documento que requiere la solicitud que sea firmado por un responsable de aeronavegabilidad aprobado, si el solicitante es el fabricante y no cuenta con un responsable de aeronavegabilidad aprobado, las responsabilidades serán ejercidas por un ingeniero aeronáutico, ingeniero técnico aeronáutico ó titulación equivalente.

4. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE AUTORIZACIÓN DE VUELO NO EASA

4.1. General

Una vez revisada y pasada la Elegibilidad, el equipo evaluador procederá a la evaluación de la solicitud siguiendo los siguientes pasos.

4.2. Evaluación

1. El equipo evaluador analizará en detalle la información presentada para verificar si:

   En base a la documentación presentada y cualquier otra que sea necesario requerir al solicitante, y mediante las inspecciones o ensayos que se crean necesarios, se considera que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones y restricciones especificadas.

   Además, el equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada, utilizando el propio formato de solicitud como lista de comprobación.

   Nota: En caso de que sea necesario una inspección física o un ensayo la tramitación pasará a hacerse de forma ordinaria.

2. Finalmente, el equipo requerirá al solicitante que aporte, si no lo ha hecho antes:

   (a) En aeronaves nuevas o que no tengan el CdA en vigor, declaración de cumplimiento con los requisitos de marcas de nacionalidad y matrícula (RD 384/2015), adjuntando prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica).

   (b) Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.

   (c) Cualquier otra documentación pendiente de entregar, según se indica en el formato de solicitud.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

3. Las deficiencias detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas utilizando el formato de requerimiento de documentación correspondiente. En el caso de que no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la emisión, transcurrido el plazo concedido se dará el procedimiento por caducado.
4. Después de analizar toda la documentación solicitada y si esta es adecuada se pasará a la emisión de la autorización de vuelo.

4.3. Emisión

AESA emitirá el formato AI-CANO-P01-F22, haciendo referencia a las condiciones o restricciones que correspondan, incluidas aquellas que el equipo evaluador haya considerado necesario añadir a las propuestas por el solicitante. La validez de la autorización será la apropiada para el propósito de los vuelos, y como máximo de doce meses.

La unidad correspondiente procederá al envío y notificación al interesado de la correspondiente autorización de vuelo.

5. VUELOS EN ESPACIOS CONTROLADOS - PLAN DE VUELO APROBADO POR ENAIRE

Adicionalmente a lo expuesto en esta guía, para aquellos vuelos bajo Autorización de Vuelo que se pretendan llevar a cabo en espacio aéreo controlado, se deberá solicitar previamente a ENAIRE la aprobación del plan de vuelo, indicando la opción “vuelos de prueba”. La solicitud a ENAIRE se realizará telemáticamente a través del siguiente link: https://planea.enaire.es/

6. ACTIVIDADES POSTERIORES

La normativa no contempla actividades posteriores a la emisión de la autorización de vuelo. Por tanto, cualquier cambio se tramitará como una nueva solicitud, y en caso de detectarse alguna anomalía respecto a una autorización ya emitida, se procederá a informar de ella, tan pronto sea posible, al titular, solicitándole la renuncia a su autorización de vuelo. En el caso de que el titular no procediera a su renuncia y devolución, se deberá actuar considerando las medidas extraordinarias del artículo 30 de la Ley de Seguridad Aérea (inmovilización de la aeronave) y la propuesta de apertura de un expediente sancionador.

7. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Inclusión de nuevos alcances para la emisión de las autorizaciones de vuelo con el finde de poder recoger situaciones no contempladas en la versión anterior.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web