

Guía Certificado de Aeronavegabilidad no EASA



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-02 "Guía CDA 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	Modificación en la sección 6.4 – Renovación de CdA.

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REGLAMENTO 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
REAL DECRETO 660/2001	REAL DECRETO 660/2001 POR EL QUE SE REGULA LA CERTIFICACIÓN DE LAS AERONAVES CIVILES Y DE LOS PRODUCTOS Y PIEZAS RELACIONADOS CON ELLAS
LEY 48/1960	LEY 48/1960 SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA
LEY 39/2015	LEY 39/2015 DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
REAL DECRETO 750/2014	REAL DECRETO 750/2014 POR EL QUE SE REGULAN LAS ACTIVIDADES AÉREAS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS DE EN MATERIA DE AERONAVEGABILIDAD Y LICENCIAS PARA OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS
A-DSA-ORGA-01	GUÍA DE ALTA Y MODIFICACIÓN DE USUARIOS SIPA
REAL DECRETO 2876/1982	REAL DECRETO 2876/1982, DE 15 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA EL REGISTRO Y USO DE AERONAVES DE ESTRUCTURA ULTRALIGERA Y SE MODIFICA EL REGISTRO DE AERONAVES PRIVADAS NO MERCANTILES.
REAL DECRETO 1591/1999	REAL DECRETO 1591/1999, DE 15 DE OCTUBRE, QUE MODIFICA EL REAL DECRETO 2876/1982, DE 15 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA EL REGISTRO Y USO DE AERONAVES DE ESTRUCTURA ULTRALIGERA Y SE MODIFICA EL REGISTRO DE AERONAVES PRIVADAS NO MERCANTILES.
ORDEN FOM/1687/2015	ORDEN FOM/1687/2015 POR LA QUE SE ESTABLECEN DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS SOBRE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRÍCULA DE LAS AERONAVES CIVILES
RESOLUCIÓN	RESOLUCIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2015 POR LA QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA EXPEDICIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y LOS CERTIFICADOS DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES CON CERTIFICADO DE TIPO EASA QUE REALICEN OPERACIÓN EN EXCLUSIVA
RESOLUCIÓN	RESOLUCIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2015 POR LA QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA EXPEDICIÓN DEL RECONOCIMIENTO DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD EASA DE LAS AERONAVES CON CERTIFICADO DE TIPO EASA QUE REALICEN OPERACIÓN MIXTA
ORDEN DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1988	ORDEN DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1988 POR LA QUE SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD PARA LAS AERONAVES ULTRALIGERAS MOTORIZADAS
LEY 21/2003	LEY 21/2003 DE SEGURIDAD AÉREA

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)
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CDA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DAEA	DIVISIÓN DE ARBOACIONES 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

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	6
2.	GENERAL	6
2.1.	Alta del solicitante en el registro de AESA.....	7
3.	DEFINICIONES.....	7
4.	INICIO DEL PROCESO DE EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	8
4.1.	Solicitud de matrícula	8
4.2.	Fase de solicitud.....	9
4.2.1.	<i>Selección del Medio de comunicación</i>	<i>9</i>
4.2.2.	<i>A dónde dirigir la solicitud</i>	<i>9</i>
4.3.	Recepción de la solicitud	9
5.	EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD NO EASA	10
5.1.	General.....	10
5.2.	Evaluación	10
5.3.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado	11
5.4.	Emisión.....	11
6.	ACTIVIDADES POSTERIORES.....	13
6.1.	General.....	13
6.2.	Modificación CdA No EASA	13
6.3.	Modificación de documentos anexos al CdA.....	14
6.4.	Renovación de CdA	14
6.5.	Suspensión, revocación y renuncia.....	14
7.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	15

1. OBJETO Y ALCANCE

El presente documento tiene por objeto proporcionar una guía para la tramitación ante AESA de la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad 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, estas aeronaves pueden ser:

- I. Aeronaves históricas, según el apartado a) del Anexo I del Reg. 2018/1139, así como sus reproducciones y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original.
- II. Aeronaves que han estado al servicio de fuerzas militares, según el apartado d) del Anexo I del Reg. 2018/1139, así como sus reproducciones y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original.
- III. Aeronaves ULM, según el apartado e) del Anexo I del Reg. 2018/1139.
- IV. Autogiros con una MTOM no superior a 600 kg según el apartado f) del Anexo I del Reg. 2018/1139.
- V. Cualquier aeronave tripulada de menos de 70 kilos en vacío con combustible, según el apartado i) del Anexo I del Reg. 2018/1139.
- VI. Aeronaves de cualquier tipo que vayan a efectuar actividades o servicios de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares, según el art. 2.3(a) del Reg. 2018/1139.

El alcance de esta guía es la emisión, renovación, modificación, suspensión o revocación, conforme a la normativa nacional (no EASA), de los certificados de aeronavegabilidad 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 normal según JAR-21 (Real Decreto 660/2001), restringido según la ley 48/1960 de Navegación Aérea, o nacional según el Real Decreto 750/2014.

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía al siguiente buzón: certificadoypermisos@seguridadaerea.es

2. GENERAL

El solicitante deberá proveer los medios para que el procedimiento administrativo 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 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.

2.1. 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:

[Guía de usuario de la aplicación \(seguridadaerea.gob.es\)](http://seguridadaerea.gob.es)

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

[Video manuales | Sede AESA \(seguridadaerea.gob.es\)](http://seguridadaerea.gob.es)

3. 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.

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.

Aeronaves de Estructura Ultraligera (ULM): Según el Real Decreto 2876/1982 modificado por el Real Decreto 1591/1999, se consideran aeronaves de estructura ultraligera a los aeroplanos con una velocidad de pérdida cuantificable o una velocidad constante mínima en configuración de aterrizaje no superior a 35 nudos de velocidad calibrada (CAS), y a los helicópteros y autogiros que tengan como máximo dos plazas y una masa máxima de despegue (MTOM) no superior a:

	Aeroplanos/ helicópteros/ paracaídas con motor/planeadores con motor	Avioneta anfibia o hidroavión/helicóptero
Monoplaza	300 kg MTOM	30 kg MTOM adicionales
Biplaza	450 kg MTOM	45 kg MTOM adicionales

Cuando una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero opere como hidroavión/helicóptero y como avión terrestre/helicóptero, deberá estar por debajo del límite de MTOM aplicable.

4. INICIO DEL PROCESO DE EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

4.1. Solicitud de matrícula

Antes de que el administrado entregue el formato de solicitud de Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad no EASA a la oficina correspondiente, éste deberá previamente haber hecho su solicitud de registro de matrícula al Registro de Matriculación de Aeronaves (RMA).

No se podrá realizar solicitud de Certificado de Matricula si se dispone sólo de reserva de matrícula. Se deberá haber realizado la solicitud de Certificado provisional de matrícula.

En caso de que la aeronave se encuentre ya registrada en el RMA, se pasará directamente al punto 4.2

4.2. Fase de solicitud

Una vez que la aeronave se encuentre registrada en el registro de matrículas, en virtud del tipo de solicitud que necesite realizar el solicitante, este deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de Certificado de aeronavegabilidad no EASA, utilizando para ello el formato **AI-CANO-P01-F15** (si la aeronave está incluida en el Anexo I del Reg. 2018/1139) o **AI-CANO-P01-F17** (si la aeronave pretende realizar actividades excluidas de la aplicación del Reg. 2018/1139 por su Art. 2.3(a)).

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

4.2.1. 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:

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 en el registro de la unidad supervisora correspondiente.

4.2.2. 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: [Solicitud general | Sede AESA \(seguridadaerea.gob.es\)](#)

Para aeronaves donde el solicitante sea el titular del Certificado de Tipo, documento equivalente, o fabricante, la unidad encargada de tramitar el certificado de aeronavegabilidad será la unidad DAI. Para el resto de los casos donde el solicitante sea el propietario o una organización que no sea una organización de producción o de diseño, la solicitud la tramitará las Unidades de DAEA o una de las OSV correspondientes, según la unidad que esté al cargo de supervisar dicha aeronave u organización.

4.3. Recepción 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. Si transcurrido el plazo concedido, la solicitud no es satisfactoriamente subsanada, se le dará por desistido.

Si la solicitud reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo, se procederá con la aceptación de la solicitud a través del documento Recepción de Solicitud, donde se asignará la tramitación al Funcionario Responsable, así como el nombramiento del equipo inspector. El FRC es el responsable de determinar las actuaciones inspectoras que van a ser necesarias, organizarlas entre su equipo, y asegurar el cumplimiento con los trámites administrativos requeridos.

5. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD NO EASA

5.1. General

Este proceso se inicia cuando la aeronave es apta para ser matriculada o ya esté matriculada en el RMA. El equipo evaluador procederá a la evaluación de la solicitud siguiendo los siguientes pasos.

5.2. Evaluación

1. El equipo evaluador comprobará que el solicitante ha aportado:
 - I. Toda la documentación que tuviera pendiente de aportar.
 - II. La asignación de matrícula por parte del RMA, si no la tuviera antes.
2. Si se dispone de certificado de aeronavegabilidad EASA emitido por AESA y se solicita la emisión de certificado de aeronavegabilidad nacional o su reconocimiento, se comprobará que el operador forme parte del COE o lo haya solicitado y se pasará directamente al punto 7 de esta sección.

En caso de no disponer de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad en vigor se deberá presentar una recomendación de aeronavegabilidad conforme se establece en la parte M o presentar el certificado de revisión de aeronavegabilidad conforme a Parte ML.

3. A continuación, el equipo evaluador procederá a la revisión de los registros históricos para determinar si la aeronave es conforme al diseño aprobado por AESA (a partir de sus hojas de datos e incluyendo cambios y reparaciones posteriores a la fabricación), su estado de mantenimiento y el cumplimiento con las directivas de aeronavegabilidad aplicables (tanto las del Estado de diseño como las emitidas o aceptadas por AESA).
4. Si procede, el equipo evaluador requerirá al solicitante que presente el plan de aceptación de la aeronave que ha previsto con el fabricante o anterior propietario, incluidas fechas probables. Este plan incluirá la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección.
5. Previamente a la inspección física, si fuese requerida, el solicitante deberá haber aportado:
 - I. Declaración de cumplimiento con los requisitos de letreros, cumpliendo con el Real Decreto 384/2015, por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles. Debiendo de adjuntar prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica). Si se trata de ULM pendiente de matriculación, se requerirá tras obtener la matrícula.
 - II. Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
 - III. Cuando proceda propuesta de licencia de estación de aeronave, junto con una declaración suya confirmando que los documentos propuestos son correctos y que los equipos funcionan satisfactoriamente.
 - IV. Documentación aprobada sobre los niveles de ruido aplicables, en el caso de que la aeronave excepcionalmente requiera certificado de niveles de ruido.
6. Si el equipo evaluador así lo considera, procederá a la inspección de la aeronave, teniendo en cuenta:
 - I. El solicitante deberá permitir al personal de AESA que vaya a realizar las inspecciones el libre acceso a la aeronave cuando sea requerido para ello. No atender a este requisito supondrá la

notificación formal de la denegación del certificado de aeronavegabilidad, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.

- II. El equipo evaluador realizará una pesada para las aeronaves descritas como ULM en los siguientes casos:
 - a) Para emitir el certificado inicial.
 - b) Cuando las aeronaves pasen a ser de escuela.
 - c) En las inspecciones de supervisión.
 - d) Después de cualquier modificación que pueda afectar al peso y centrado de la aeronave a juicio del inspector, a menos que venga referenciado en las instrucciones del propio fabricante que la pesada no es necesaria.

- III. En aeronaves nuevas, se comprobará que la aeronave dispone de letreros, cumpliendo con el Real Decreto 384/2015, por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles. Igualmente, se comprobarán los equipos a incluir en la licencia de estación de aeronave y los datos que aparecen en las hojas de características.

Asimismo, se aportará cumplimiento con los requisitos de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.

- IV. Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación acompañada del informe técnico **AI-CANO-P01-F02**.

5.3. Notificación del Dictamen Técnico al interesado

1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá el cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico adjuntado el correspondiente informe técnico.
2. Si el Dictamen Técnico tiene discrepancias, el propio dictamen técnico vendrá con un plazo concedido para subsanarlas. En caso de solicitud de prórroga por parte del inspeccionado, ésta deberá ser solicitada antes de la finalización del plazo, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. El equipo de evaluación será quien considere viable la extensión del plazo. En cualquier caso, el periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
3. Transcurrido el plazo concedido para el cierre de discrepancias indicadas en el Dictamen Técnico, el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlo).

5.4. Emisión

- 1.- La emisión del certificado de aeronavegabilidad se realiza en los formatos siguientes:

(a) Certificado de aeronavegabilidad normal: **AI-CANO-P01-F18** (Resolución de 18 de junio de 2004). La validez del certificado será indefinida. Junto a la emisión del **AI-CANO-P01-F18** se realizará la emisión del formato **AI-CANO-P01-F18R** (Certificado Revisión Aeronavegabilidad AESA) cuya validez será de 12 meses.

Durante el trámite de renovación, el inspector podrá extender la validez del **AI-CANO-P01-F18R**, siempre que esté justificado, por un período no superior a 3 meses, a través del formato **AI-CANO-P01-F23**.

(b) Certificado de aeronavegabilidad restringido ULM: **AI-CANO-P01-F19A** (LNA 48/1960). La validez del certificado será indefinida.

(c) Certificado de aeronavegabilidad restringido: **AI-CANO-P01-F19B** (LNA 48/1960). La validez del certificado será de doce meses. Junto a la emisión del **AI-CANO-P01-F19B** se realizará la emisión del formato **AI-CANO-P01-F19R** (Certificado Revisión Aeronavegabilidad).

Durante el trámite de renovación, el inspector podrá extender la validez del **AI-CANO-P01-F19R**, siempre que esté justificado, por un período no superior a 3 meses, a través del formato **AI-CANO-P01-F23**.

(d) Certificado de aeronavegabilidad nacional: Formulario **AESA 24** (Resolución de 29 de abril de 2015). Se emitirá de forma electrónica mediante el SIPA, procediéndose a la suspensión simultánea del certificado de aeronavegabilidad EASA correspondiente, si dispusiera de él. La validez del certificado de aeronavegabilidad nacional será indefinida.

Junto a la emisión del formulario **AESA 24**, se emitirán los certificados de revisión de la aeronavegabilidad, **AESA 15a** o **AESA 15b**, según la Resolución de [29 de abril de 2015](#) por el cual los certificados de revisión de la aeronavegabilidad se expedirán de conformidad al Reglamento (UE) n.º 1321/2014 e incluirá además la verificación de las condiciones supletorias y excepciones establecidas en el artículo TAE.AER.GEN.200 (b) del Real Decreto 750/2014.

(e) Reconocimiento de certificado de aeronavegabilidad EASA: Formulario **AESA 1112-B** ([Resolución 29 de abril de 2015 EASA que realicen operación mixta](#)). Se emitirá de forma electrónica mediante el SIPA. La validez será indefinida.

2.- Igualmente, salvo en el caso de reconocimiento y sólo cuando proceda, se emitirá simultáneamente:

(a) Hojas de características, (LNA 48/1960). También en este caso se pedirá una declaración de conformidad con el diseño de tipo.

(b) Licencia de estación de aeronave, si lleva equipos que lo requieran: **AI-CANO-P01-F21** (LNA 48/1960).

(c) En el caso de ULM y aeronaves históricas el programa de mantenimiento será declarativo, teniéndose que notificar a la autoridad. En el resto de casos se aplicará las instrucciones de la DAEA.

(d) Certificado de niveles de ruido, si la aeronave excepcionalmente lo requiere: Formulario **AESA 45-B**.

3.- La Unidad correspondiente procederá a enviar al solicitante el certificado de aeronavegabilidad una vez emitido, junto con los documentos anexos que procedan.

6. ACTIVIDADES POSTERIORES

6.1. General

Las actividades posteriores a la emisión del certificado de aeronavegabilidad dependen de la normativa bajo la cual se haya emitido. Así:

(a) Los certificados de aeronavegabilidad normales o nacionales, emitidos bajo el RD 660/2001 (JAR-21) o el RD 750/2014, podrán ser modificados, renovados, suspendidos o revocados.

(b) Los certificados de aeronavegabilidad restringidos ULM, emitidos bajo la Orden de 14 de noviembre de 1988, podrán ser suspendidos. Por tanto, cualquier cambio se tramitará como una emisión, en lo que afecte, procediendo a la retirada del anterior y a la emisión del nuevo certificado. El campo “Ejemplar Nº” del nuevo certificado será el número consecutivo siguiente al anterior.

(c) Para el resto de certificados de aeronavegabilidad restringidos, excepto renovación, la normativa no contempla actividades posteriores a la emisión. Por tanto, cualquier cambio se tramitará como una renovación, y en caso de detectarse alguna anomalía respecto a un certificado ya emitido, se procederá a informar de ella, tan pronto sea posible, al titular, solicitándole la renuncia a su certificado de aeronavegabilidad. 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.

En el caso de transferencia de la aeronave de operación exclusiva a operación EASA o mixta (apartado Quinto de la Resolución) la renuncia al certificado de aeronavegabilidad nacional se tramitará y resolverá simultáneamente a la solicitud de emisión o levantamiento de la suspensión del correspondiente certificado de aeronavegabilidad EASA.

En caso de que la aeronave cambie de titular registral, permaneciendo en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, el certificado de aeronavegabilidad se transfiere con la aeronave, no siendo pues necesaria la emisión de un nuevo certificado.

Por otro lado, las modificaciones a los documentos anexos al certificado (licencia de estación, hojas de características, ...) que no impliquen modificar el propio certificado se realizarán una vez el interesado presente su petición y justifique debidamente su procedencia.

6.2. Modificación CdA No EASA

A solicitud del titular del certificado, este podrá modificarse, siempre que justifique la procedencia de la modificación. Una vez finalizada la investigación correspondiente (siguiendo en lo que afecte lo establecido para la propia emisión), si procede modificar el certificado, la Unidad correspondiente procederá a la retirada del anterior y a la emisión del nuevo certificado. El campo “Ejemplar Nº” del nuevo certificado será el número consecutivo siguiente al anterior.

Solamente AESA puede modificar o enmendar un certificado de aeronavegabilidad. Un certificado de aeronavegabilidad con enmiendas o modificaciones no introducidas por AESA se considerará sin validez.

6.3. Modificación de documentos anexos al CdA

Las modificaciones a los documentos anexos al certificado, como las hojas de características, licencias de estación de aeronave o Certificados de Ruido, que no impliquen modificar el propio CdA, se realizarán a través de la correspondiente unidad supervisora. El interesado lo solicitará y justificará debidamente su procedencia mediante el formato **AI-CANO-P01-F15**. Excepto para la licencia de estación que se solicita mediante el formato **AI-CANO-P01-F24**.

El formato de emisión de hojas de características será a través del formato **AI-CANO-P01-F20**, el certificado de Ruido que aplique a aeronaves con Certificado de Tipo no aceptado por EASA se emitirá en formato **AESA 45-B**. La licencia de estación de aeronave se emitirá con el formato **AI-CANO-P01-F21**.

6.4. Renovación de CdA

A solicitud del titular del certificado de aeronavegabilidad, este podrá renovarse. Para ello, el solicitante utilizará el propio formato **AI-CANO-P01-F15** o **AI-CANO-P01-F17**, completando los datos que apliquen. Se seguirá el procedimiento general para la propia emisión del certificado, pero considerando sólo los puntos que se vean afectados por la solicitud.

La renovación será necesaria cuando el certificado haya llegado o vaya a llegar al final de su periodo de validez (caducidad). La renovación producirá una extensión de la validez del certificado por un periodo igual al de la emisión inicial salvo que ésta se haya realizado dentro de los tres meses anteriores a la caducidad, en cuyo caso la nueva fecha de caducidad será de 1 año contado desde la fecha de caducidad del anterior certificado de revisión de aeronavegabilidad.

Durante el periodo de tramitación de la renovación, las posibles extensiones para aquellas aeronaves con CdA **AI-CANO-P01-F18** o **AI-CANO-P01-F19B** podrán realizarse siempre que esté justificado por un período no superior a 3 meses, a través del formato **AI-CANO-P01-F23**.

Si bien es recomendable inspeccionar físicamente la aeronave en cada renovación, es aceptable realizar renovaciones exclusivamente documentales siempre que se mantenga un ciclo que garantice que toda aeronave recibe una inspección física en dos de cada tres renovaciones consecutivas, siendo opcional la realización de pruebas en vuelo.”

6.5. Suspensión, revocación y renuncia

El procedimiento se inicia en el momento que alguna unidad de AESA disponga de evidencias de que no se han cumplido las condiciones establecidas para el mantenimiento de la validez del Certificado de Aeronavegabilidad.

Finalmente, si se trata de una baja en el Registro de Matrícula de Aeronaves, o si el titular renunciara al certificado, no será necesario iniciar el procedimiento, pero la Unidad correspondiente le reclamará al titular la devolución del certificado si este se emitió por medios convencionales o se procederá a su anulación informática si se emitió con firma electrónica. Se actuará de igual manera si, una vez iniciado el procedimiento, la aeronave no conservara la misma matrícula o el titular renunciará al certificado, dándose en este caso por finalizado el procedimiento.

El incumplimiento de la obligación de devolver el certificado, dará lugar al correspondiente expediente sancionador según la Ley 21/2003. En este caso, se dará la máxima publicidad a la suspensión o revocación del certificado: página web de AESA, etc.



En el caso de que proceda, la Unidad correspondiente levantará la suspensión.

7. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Modificado el texto del punto 6.4. – Renovación de CdA. Por la que se añade información referente a la fecha de caducidad en la renovación del certificado de revisión de la aeronavegabilidad.