

Guía Certificado de Aeronavegabilidad no EASA

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	25/03/2025	Sustituye a AI-CANO-P02-GU02 . Esta guía es una actualización de la antigua referencia AI-CANO-P02-GU02 "Guía CDA no EASA" como cambios principales es alinear este documento con las modificaciones llevadas a cabo en el procedimiento AI-CANO-P01.
02	Desde publicación	Ver sección 9.

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
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	RD 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
REAL DECRETO 1029/2025	RD 1029/2025, DE 12 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE MATRICULACIÓN DE AERONAVES CIVILES 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).
REAL DECRETO 2876/1982	RD 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	RD 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
REAL DECRETO 141/2025	RD 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.
LEY 21/2003	LEY 21/2003 DE SEGURIDAD AÉREA
RESOLUCIÓN	RESOLUCIÓN DE AESA DE MARZO DE 2026 POR LA QUE SE ESTABLECE LA ACEPTACIÓN DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD DE APLICACIÓN A AERONAVES EXCLUIDAS DEL REGLAMENTO 2018/1139

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
CAR	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD RESTRINGIDO
DAEA	DIVISIÓN DE ARROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DOA	ORGANIZACIÓN DE DISEÑO APROBADA
DDC	DOCUMENTO DE DEFINICIÓN DE LA CONFIGURACIÓN
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	7
2.1.	Alta del solicitante en el registro de AESA.....	7
3.	DEFINICIONES.....	7
4.	INICIO DEL PROCESO DE EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	9
4.1.	Tramitación de las solicitudes por procedimiento ordinario o simplificado	9
4.2.	Solicitud de matrícula	10
4.3.	Fase de solicitud.....	10
	<i>Selección del Medio de comunicación</i>	<i>11</i>
	<i>A dónde dirigir la solicitud.....</i>	<i>11</i>
4.4.	Recepción de la solicitud	11
5.	EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD NO EASA	11
5.1.	General.....	11
5.2.	Evaluación	11
5.3.	Notificación del Dictamen Técnico al interesado	15
5.4.	Emisión.....	15
6.	EMISIÓN/MODIFICACIÓN DE UNA LICENCIA DE ESTACIÓN Y/O CERTIFICADO DE RUIDO...17	
6.1.	Certificado de Ruido	17
	<i>Tramitación de un Certificado de Ruido. Fases</i>	<i>17</i>
	<i>Validez</i>	<i>18</i>
6.2.	Licencia de Estación	18
	<i>Tramitación de una Licencia de Estación de Aeronave (LEA). Fases</i>	<i>19</i>
6.3.	Validez.....	20
7.	PROCESO DE EMISIÓN DE CDA PARA LA EXPORTACIÓN.....	20
7.1.	General.....	20
7.2.	Fase de solicitud.....	20
7.3.	Verificación de Elegibilidad de la solicitud.....	20
7.4.	Evaluación de la solicitud.....	21
7.5.	Inspección física.....	22
7.6.	Resolución.....	22
8.	ACTIVIDADES POSTERIORES.....	22

8.1.	General.....	22
8.2.	Modificación CdA No EASA	23
8.3.	Cambio de CDA por paso de operación exclusiva (RD 750) a MIXTA o EASA	23
8.4.	Modificación de documentos anexos al CdA.....	24
8.5.	Modificaciones.....	24
8.5.1.	<i>General.....</i>	24
8.5.2.	<i>Casos específicos para la Modificación de aeronaves ULM.....</i>	25
8.5.3.	<i>Casos específicos para la Modificación de aeronave bajo RD 750.</i>	27
8.5.4.	<i>Modificación del Resto de Aeronaves (Históricas, etc.).....</i>	27
8.5.5.	<i>Evaluación y emisión de aprobación de modificación.</i>	27
8.6.	SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA.....	28
9.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	29

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 o [Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación](#) no EASA para aeronaves excluidas del ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139, que se inscriban o [inscritas](#) 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.

No siendo el [Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación](#) un documento válido para el vuelo proporciona confirmación por parte del Estado exportador de haber realizado una revisión satisfactoria reciente del estado de aeronavegabilidad de la aeronave. No obstante, lo anterior, hay que considerar la posibilidad de utilizar esta guía para aeronaves que no dispongan de certificado de tipo conforme al Anexo 8 de OACI, pero se haya llegado a acuerdos con la Autoridad importadora que contemplen el caso particular de que se trate.

Si la aeronave dispone de matrícula española pero no se le ha llegado a emitir un certificado de aeronavegabilidad (bien porque la aeronave ha estado inmovilizada desde su matriculación, bien porque sólo ha volado con autorización de vuelo), el solicitante deberá solicitar primero el certificado de aeronavegabilidad correspondiente. Una vez evaluada satisfactoriamente esta solicitud, se podrá continuar con este procedimiento.

Se excluyen de la emisión de [Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación](#) las aeronaves ULM tal y como indica el art. 1 del RD 728/2022.

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 PARTE -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

Cuando en el procedimiento se hable de aeronaves históricas, se considerará también aplicable a las aeronaves que han estado al servicio de fuerzas militares y a los autogiros.

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 (DSA).

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 [Datos societarios \(entorno SIPA\)](#) [DSA-ORGA-P01-GU01](#) así como la gestión de representantes.

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 765/2022 que modifica al 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 45 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
600 kg MTOM	650 kg MTOM

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.

No obstante, para aquellas aeronaves que ya estuviesen matriculadas con anterioridad a la publicación del RD 765/2022 seguirá siendo válida también la definición de aeronave de estructura ultraligera indicada en el RD 1591/1999:

	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

Licencia de Estación de Aeronave: La Licencia de Estación de Aeronave es un documento que emite la autoridad competente que autoriza el uso de los equipos radiotransmisores instalados en la aeronave. Esta Licencia debe llevarse a bordo, de acuerdo a lo establecido por el Artículo 21 de la Ley de Navegación Aérea. En ella se deben indicar los equipos emisores o transmisores/receptores de los que disponga la aeronave.

Programa de Mantenimiento: Documento que describe las tareas de mantenimiento programado, su frecuencia y procedimientos relacionados, como por ejemplo programas de fiabilidad, que permiten mantener las aeronaves a las que se aplica operar de una manera segura.

Hojas de Características: Hojas de Características es un documento que, en base al Artículo 36 de la Ley de Navegación Aérea, emite la autoridad competente el cual muestra las capacidades técnicas y operacionales de una aeronave asociadas a su CdA. Se emite a través de formato **AESA 22**.

4. INICIO DEL PROCESO DE EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

4.1. Tramitación de las solicitudes por procedimiento ordinario o simplificado

El procedimiento de evaluación de una solicitud podrá ser considerado un procedimiento administrativo simplificado cuando por la falta de complejidad del procedimiento así lo aconsejen y AESA podrá acordarlo, de oficio o a solicitud del interesado.

En general, el procedimiento administrativo simplificado consiste en la creación del expediente, evaluación documental y emisión del documento. No se requiere la emisión del correspondiente informe técnico ni dictamen técnico ni la correspondiente recepción de solicitud si ésta está bien conformada.

En los puntos siguientes se muestran las diferencias entre ambos procedimientos que será aplicables a todas las solicitudes.

FASE	Procedimiento Ordinario	Procedimiento simplificado
Solicitud y Creación del expediente	Se creará un expediente donde se archivarán todos los documentos del proceso	
Recepción de solicitud	Se emite siempre	NO APLICA EN CASO POSITIVO (*) (*) Se emite subsanación inicial en caso de faltar documentación.
Evaluación documental:	Se comprueba que se ha consignado toda la información técnica requerida en el formato de solicitud. Si los documentos presentados no justifican adecuadamente la solicitud, se efectuará un Requerimiento de Documentación.	

Inspección física:	Se realiza si es necesario	NO APLICA
Dictamen técnico	Se deberá seguir las indicaciones del procedimiento P-DSA-PGIA-01	NO APLICA EN CASO POSITIVO (*) (*) Únicamente cuando la resolución vaya a ser desfavorable para el interesado
Diligencia Subsanación	Únicamente cuando hayan existido deficiencias.	NO APLICA EN CASO POSITIVO (*) (*) Únicamente cuando la resolución vaya a ser desfavorable para el interesado
Resolución del expediente.	1.- Negativa: Se deberá seguir las indicaciones del procedimiento AESA-PGIA-P01 2.- Positiva: No se requiere resolución. La firma del documento (CDA, CdRuido, etc..) sustituye a la resolución positiva.	

Toda la información que contiene el procedimiento está basado en un procedimiento ordinario por lo que en caso de procedimiento simplificado se podrán eliminar todas las partes indicadas en la tabla anterior como NO APLICABLE.

4.2. 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 siguiente punto.

4.3. 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-P02-F15** e indicando en el formato la Clasificación NO EASA por la que opta a un Certificado de Aeronavegabilidad AESA:

- A) Tipo de aeronave según Anexo I del Reg. 2018/1139 ([excepto aeronaves de construcción por aficionados](#)), o
- B) Aeronave que 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.

No será necesario presentar la solicitud de emisión de Licencia de Estación y/o Certificado de Ruido cuando esto se realice a la vez que la solicitud del CDA.

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_GR_AL/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.

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 \(seguridadaerea.gob.es\)](https://sede.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.

4.4. 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 y EASA si aplica).
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. Consideraciones para aeronaves ULM usadas (artículo 29 RD 141/2025):
 - En caso de las aeronaves usadas con un diseño de tipo aprobado por una autoridad del Espacio Económico Europeo o de un tercer país aprobado por resolución de AESA (bajo un certificado de tipo ULM), el solicitante deberá demostrar que la configuración de la aeronave en el momento de la solicitud:
 - a. Cumple con el TC y las hojas de datos presentadas junto con la solicitud.
 - b. Cualquier modificación/reparación con respecto de los documentos del punto anterior es conforme a:
 - Documentos AESA:
 - CS-STAN
 - Una aprobación de AESA (para ese S/N)
 - Documentos válidos para las autoridades aeronáuticas de los países extranjeros emisores del TC:
 - CS-STAN o equivalentes.
 - SB o equivalentes
 - Cambios menores
 - Aprobaciones de dichas autoridades.
6. Consideraciones para aeronaves Históricas:
 - Para este tipo de aeronaves existen dos tipos de posibilidades:
 - a. Aeronaves de las cuales ya existe o ha existido (con anterioridad a la creación de EASA) un modelo matriculado en España.
 - b. Resto de aeronaves.

- Las aeronaves incluidas en el caso b) anterior, no son elegibles para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad y deberán solicitar unas condiciones de vuelo y una autorización de vuelo para poder volar en España.
- Para las aeronaves incluidas en el punto a) anterior, tenemos tres opciones posibles:
 - a. El modelo está amparado por un TC en vigor aprobado por una autoridad aeronáutica. En este caso se usará dicho documento como referencia para la emisión del CDA.
 - b. El modelo está amparado por una DDC en vigor aprobada por AESA. En este caso encargada para la emisión del CDA comprobará que la aeronave cumple con lo establecido en la DDC y comunicará el resultado a la DAI para que se modifique dicha DDC y se incluya el nuevo S/N. Si, por el contrario, la aeronave no cumpliese con lo establecido en la DDC deberá eliminar, justificar o solicitar aprobación de las diferencias existentes previo a la modificación de la DDC.
 - c. El modelo no está recogido en ninguno de los casos anteriores. En estos casos el proceso de emisión del CDA se verá afectado por la necesidad de tener que emitir una nueva DDC para dar cobertura a dicha aeronave. Este proceso se iniciará de oficio por AESA a petición de la OSV correspondiente como parte del proceso de emisión del CDA.
- 7. Junto con la solicitud, el solicitante deberá haber aportado la siguiente documentación que podrá ser utilizada durante la inspección física:
 - Declaración de cumplimiento con los requisitos de letreros listado y marcas de instrumentos incluidos en el punto 21.A.175 (si aplica), cumpliendo con el Real Decreto [1029/2025](#), por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles, adjuntando prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica).

Asimismo, se aportará declaración de 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.
 - Cuando proceda formulario **AI-CANO-P02-F13** con la propuesta de licencia de estación de aeronave conforme al Artículo 21 de la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea y propuesta de hojas de características conforme al Artículo 36 de la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea, junto con una declaración suya confirmando que los documentos propuestos son correctos y que los equipos funcionan satisfactoriamente.
 - Cuando proceda formulario **AI-CANO-P02-F13** con la información sobre los niveles de ruido aplicables, en el caso de que la aeronave excepcionalmente requiera certificado de niveles de ruido.
- 8. Se realizará la inspección física siempre, salvo que la Unidad supervisora considere que no se requiere la misma. El equipo evaluador procederá a la inspección de la aeronave, teniendo en cuenta:
 - 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 CdA, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.

- Se tendrá en cuenta que el objetivo específico de la inspección es determinar si la aeronave es conforme al diseño aprobado/declarado (tomando como referencia las hojas de datos y el historial ya revisado) y está en condiciones de operar con seguridad.
 - Se comprobará que la aeronave cumple con los requisitos de la declaración previamente hecha en base al punto 21.A.175 (si aplica), el Real Decreto [1029/2025](#), y la Orden [FOM/1687/2015](#).
 - Igualmente, se comprobarán los equipos a incluir en la licencia de estación de aeronave y los datos que aparecen en las hojas de características
- (a) Para todas las aeronaves excepto ULMs. se utilizará el **AI-CANO-P02-ETI01** como documento par la inspección física.
- (b) En el caso específico de las aeronaves con certificado de tipo ULM
- i. El equipo evaluador realizará la inspección física considerando Guía Inspección Aeronavegabilidad G-DAEA-ULM-01 (Ver procedimiento P-DAEA-ULM-01 Inspección Aeronavegabilidad ULM)
 - ii. Además, se realizará la inspección siguiendo la guía de inspección **G-DAEA-ULM-02** (Ver procedimiento P-DAEA-ULM-01 Inspección Aeronavegabilidad ULM), y se efectuará una pesada para las aeronaves descritas como ULM en los siguientes casos:
 - 1. Para emitir el certificado inicial.
 - 2. En las inspecciones de supervisión.
 - 3. 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.
- Además, a petición del equipo evaluador, el interesado deberá solicitar la realización de vuelos de prueba mediante el formato de solicitud de [Autorización de Vuelo AESA 21](#). En dicha solicitud no aplica entregar las condiciones de vuelo que se mencionan en dicho formato.
9. El equipo evaluador determinará qué condiciones, restricciones o limitaciones aplican a la aeronave, para su notificación al solicitante como parte de la comunicación de discrepancias. Si bien no impiden la emisión del CdA solicitado, se deben referenciar en el CdA. Estas pueden proceder de:
- (a) Aquellas incluidas en el CdA anterior y que sigan siendo aplicables. Se comprobará que éstas incluyen las derivadas del certificado de tipo (especialmente si es restringido) o el documento de definición de la configuración correspondiente, revisando si estos documentos establecen limitaciones de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.
 - (b) Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del CdA pero que deban considerarse.
 - (c) Limitaciones operacionales aplicables. El cumplimiento con los requisitos operacionales es responsabilidad del propietario u operador. En el caso de que el equipo evaluador detecte, o el propio solicitante declare, la falta de cumplimiento con requisitos operacionales, se establecerá la correspondiente limitación de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.

5.3. Notificación del Dictamen Técnico al interesado

1. A la finalización completa del proceso de evaluación, se procederá al 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:

Clase de Aeronave	CT o equivalente	Tipo de Certificado	Formato CDA
RD 750	CT EASA (Op. Exclusiva)	CDA NORMAL	AESA 25
	CT EASA (Op. Mixta)	RECONOCIMIENTO DE CDA	AESA 1112-B
	DDC de AESA	CDA RESTRINGIDO	AESA 24
ULM	CT ULM (AESA)	CDA RESTRINGIDO	AESA 24
	CT ULM (EEE+3er país)	CDA RESTRINGIDO	AESA 24
	DCD (AESA)	CDA RESTRINGIDO	AESA 24
HISTÓRICAS y resto	CT AESA No ULM	CDA NORMAL	AESA 25
	CT (3er país) No ULM	CDA NORMAL	AESA 25
	CT Restringido AESA	CDA RESTRINGIDO	AESA 24
	DDC de AESA	CDA RESTRINGIDO	AESA 24

- 2.- El CdA incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes. En particular, se tendrá en cuenta:

- (a) Cuando se trate de una aeronave excluida del Reg. 2018/1139 por el art.2.3 (a), en el apartado "4) Categorías" del CdA mostrará la frase "Actividades o servicios de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares."
- (b) En el CdA normal se tachará la frase "*el Convenio de Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944 y*" (también en inglés) cuando el certificado de tipo no sea conforme al Anexo 8 de OACI.

- La emisión del CdA se realizará a través de SIPA, en el portal de aeronaves, y se debe realizar en los formatos siguientes:

(i) Aeronaves con certificado de tipo o declaración de cumplimiento de diseño ULM.

- CdA restringido: **AESA 24**
- La validez del certificado será indefinida.

(ii) Aeronaves incluidas en el RD 750

- CdA normal o restringido (según aplique): AESA 24 o AESA 25. Validez indefinida.
- Reconocimiento de CdA EASA: Formulario AESA 1112-B. La validez será indefinida.
- CdA Restringido: AESA 24 para las aeronaves basadas en una DDC. Validez indefinida.

(iii) Resto de aeronaves (Históricas, etc...)

- CdA normal: **AESA 25**. La validez del certificado será indefinida. Junto a la emisión del **CdA** se realizará la emisión del formato **ARC AESA N15a** (*Certificado Revisión Aeronavegabilidad AESA*) cuya validez será de 12 meses.
- CdA restringido: **AESA 24**. La validez del certificado será indefinida. Junto a la emisión del **CdA** se realizará la emisión del formato **ARC N15a** (*Certificado Revisión Aeronavegabilidad AESA*). cuya validez será de 12 meses.

Igualmente, salvo en el caso de reconocimiento y sólo cuando proceda, se emitirá simultáneamente con la misma solicitud:

(a) Hojas de características:

- Se empleará el formato **AESA 22** siguiendo la LNA 48/1960.
- Para aquellas aeronaves que no dispongan de Hoja de características a la emisión de este procedimiento, el propietario deberá solicitar este documento por propia iniciativa o como resultado de realizar cualquier trámite con AESA (momento en el cual se le recordará que debe solicitarla)
- También en este caso se pedirá una declaración de conformidad con el diseño. En la hoja de características se deberá indicar si disponen o no, de paracaídas balístico.

(b) Licencia de estación de aeronave:

- Si lleva equipos que lo requieran (emisores): Formato **AESA 28** (LNA 48/1960).

(c) Programa de mantenimiento:

- Cuando proceda: se seguirá la normativa aplicable y las instrucciones de la DAEA.

(d) Certificado de niveles de ruido:

- Si la aeronave excepcionalmente lo requiere: Formato **AESA 45**.

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

6. EMISIÓN/MODIFICACIÓN DE UNA LICENCIA DE ESTACIÓN Y/O CERTIFICADO DE RUIDO.

No será necesario presentar la solicitud de emisión de Licencia de Estación y/o Certificado de Ruido cuando esto se realice a la vez que la solicitud del CDA.

Cuando el proceso de solicitud o modificación se realice de forma separada a la solicitud de un CdA se tramitará de la siguiente manera:

El formato de solicitud de ambos documentos es el formulario **AI-CANO-P02-F13** y se deberá rellenar únicamente la parte correspondiente aportándose la documentación necesaria para justificar los niveles de ruido de la aeronave.

6.1. Certificado de Ruido

La solicitud de certificado de niveles de ruido se entiende hecha siempre que la aeronave esté obligada a disponer de él, no siendo aplicable en caso contrario.

A las aeronaves para las cuales no se establecen requisitos en el Anexo 16 de OACI, Volumen I y que no disponen de TCDSN (Type Certificate Data Sheets for Noise), no les aplica ningún requisito de certificación de ruido y, en consecuencia, no debe emitirse certificado de niveles de ruido. Por ejemplo: dirigibles, helicópteros cuya solicitud de certificado de tipo es anterior al 1 de enero de 1985, aeronaves específicamente diseñadas para uso agrícola, aviones que sólo necesiten pistas de 610 m o inferiores para despegar, etc. En caso de duda, se consultará a la DAI.

Las aeronaves para las cuales hay requisitos aplicables en el Anexo 16 de OACI, Volumen I, deben cumplir con dichos requisitos y disponer de un certificado de niveles de ruido.

Las preguntas relacionadas con el contenido o la base de datos de niveles de ruido de certificación EASA, así como la notificación de posibles errores y omisiones, deben enviarse al buzón certificadoypermisos@seguridadaerea.es quien lo remitirá al buzón de EASA: noise@easa.europa.eu.

El certificado de niveles de ruido es un documento que debe ir siempre a bordo de la aeronave.

Tramitación de un Certificado de Ruido. Fases

1. Solicitud y Creación del expediente

Con cada solicitud se creará un expediente que conservará el formato de solicitud, la documentación adjunta y el Certificado de Ruido (que ejercerá de resolución del procedimiento).

- a) Si la solicitud no reúne los requisitos para poder evaluarla, se efectuará la notificación al interesado para que subsane.
- b) Si la solicitud incluye toda la información se realizará la recepción de solución.

2. Evaluación documental

El equipo inspector evaluará que se ha consignado toda la información técnica requerida en el formato de solicitud **AI-CANO-P02-F13**.

En el caso de que los documentos presentados no justificasen adecuadamente la solicitud, se efectuará una notificación al interesado utilizando el formato Requerimiento de

Documentación, la no contestación a dicho requerimiento supondrá la resolución negativa del expediente por desistimiento.

3. Inspección física:

En los casos en los que se realice inspección física de la aeronave, se acordará el lugar la fecha o fechas para la realización de la inspección.

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 trámite solicitado, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.

4. Resolución:

En los casos de resolución positiva, la emisión del Certificado de Ruido se considerará como resolución.

Validez

En cuanto a la validez, los certificados de niveles de ruido se otorgan con una duración ilimitada, pero conservarán su validez siempre que:

- (a) se cumplan los requisitos de diseño de tipo, protección medioambiental y aeronavegabilidad, y
- (b) la aeronave conserve la misma matrícula, y
- (c) el certificado de tipo o certificado de tipo restringido o declaración de diseño de tipo conforme al cual se haya emitido no se haya anulado previamente, y
- (d) no se renuncie o anule el certificado o declaración de diseño

En caso de renuncia o anulación, se devolverá el certificado de niveles de ruido a AESA.

En el caso de que se modifique la aeronave, el documento que define el diseño de la aeronave o la normativa de referencia, y dicho cambio afecta a los datos incluidos en dicho certificado será necesaria la solicitud de modificación del certificado.

6.2. Licencia de Estación

El formato de solicitud de Licencia de estación es el formulario **AI-CANO-P02-F13** y se deberá rellenar únicamente la parte correspondiente aportándose la documentación necesaria para justificar los niveles de ruido de la aeronave.

Según el artículo 29 de OACI y el artículo 21 de la Ley de Navegación Aérea la Licencia de Estación de aeronave es un documento que con carácter obligatorio deben llevar a bordo todas las aeronaves de matrícula española, y que autoriza la utilización de los equipos aeronáuticos transmisores o transmisores-receptores, tanto de radiocomunicación como de ayudas a la navegación. En la licencia de estación no aplica introducir equipos portátiles, (de quitar y poner).

El formato de la Licencia de Estación de aeronave es A4, según norma UNE 1011. El impreso es el formato **AESA 28**, y está basado en el impreso del Anexo 3 de la Recomendación nº 17, del Reglamento de Radiocomunicaciones, de la Unión Internacional de Telecomunicaciones de Ginebra.

Tramitación de una Licencia de Estación de Aeronave (LEA). Fases

1. Solicitud y Creación del expediente

Con cada solicitud se creará un expediente que conservará el formato de solicitud, la documentación adjunta y la misma LEA (que ejercerá de resolución del procedimiento).

Si la solicitud no reúne los requisitos para poder evaluarla, se efectuará la notificación al interesado

2. Evaluación documental

El equipo inspector evaluará que se ha consignado toda la información técnica requerida en el formato de solicitud **AI-CANO-P02-F13**.

En el caso de que los documentos presentados no justificasen adecuadamente la solicitud, se efectuará una notificación al interesado utilizando el formato Requerimiento de Documentación, la no contestación a dicho requerimiento supondrá la resolución negativa del expediente por desistimiento.

Únicamente se deberán constar los equipos que emiten, o emiten y reciben, no debiendo incluirse los equipos que únicamente reciben (y que por tanto no disponen de datos respecto a potencia y tipo de emisión). En caso de duda respecto a alguno de ellos, se requerirá al solicitante la justificación técnica necesaria.

3. Inspección física:

En los casos en los que se realice inspección física de la aeronave, siguiendo el apartado correspondiente de la guía **AI-CANO-P02-ETI01** (*Inspección Física de la Aeronave*). Se comprobará que los equipos aeronáuticos instalados corresponden a los que figuran en la licencia de estación.

Se acordará el lugar la fecha o fechas para la realización de la inspección.

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 trámite solicitado, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.

4. Resolución:

En los casos de resolución positiva, la emisión de la Licencia de Estación se considerará como resolución. La firma de la licencia de estación, formato **AESA 28** se realizará en SIPA, cargando manualmente en el portal carga de documentos externos asociándolo con la matrícula correspondiente hasta que no sea habilitada la función subir la licencia de estación.

6.3. Validez

La Licencia de Estación de aeronave tiene validez ilimitada, siempre que no se modifiquen los equipos radioeléctricos indicados. En caso de que algún equipo sea sustituido por otro de un modelo o fabricante diferente, será necesaria la emisión de una nueva licencia de estación.

7. PROCESO DE EMISIÓN DE CDA PARA LA EXPORTACIÓN

7.1. General

El solicitante deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de CdA para la exportación, utilizando para ello el formato **AI-CANO-P02-F25**.

En el caso de aeronaves nuevas la solicitud se realizará a la DAI por la organización de producción. Si la Aeronave es usada, el formato será presentado por el propietario/organización en las Unidades de DAEA o una de las OSV correspondientes, según la unidad que esté al cargo de supervisar dicha aeronave u organización.

En general el proceso se deberá realizar conforme el procedimiento administrativo simplificado, salvo en aquellos casos que se considere conveniente por la complejidad de la evaluación técnica para la emisión del CdA para la exportación.

7.2. Fase de solicitud

El solicitante deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de CdA para la exportación, utilizando para ello el formato **AI-CANO-P02-F25**.

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

7.3. Verificación de Elegibilidad de la solicitud.

El equipo evaluador comprobará la elegibilidad de la solicitud, mediante el examen de la documentación presentada por el solicitante para justificarla. La solicitud será elegible si:

- (a) La aeronave dispone de un certificado de tipo (o equivalente) conforme al Anexo 8 de OACI. En caso contrario, no será elegible salvo que AESA haya llegado a acuerdos con la Autoridad importadora que contemplen el caso particular de que se trate. No será elegible para aeronaves con certificado de tipo ULM.
- (b) La aeronave es usada y dispone de matrícula española, o es nueva y ha sido fabricada por un fabricante nacional debidamente autorizado por AESA para la fabricación de ese modelo de aeronave.
- (c) El Estado importador no es un Estado miembro de EASA, si la aeronave está incluida en el ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139.

7.4. Evaluación de la solicitud

El equipo evaluador analizará en detalle la información presentada para verificar en base a los siguientes puntos:

a. Aeronave nueva:

- (a) La aeronave dispone de un certificado de conformidad o equivalente como aeronave nueva conforme a los requisitos técnicos aplicables.
- (b) Cuando sean incorporadas a una aeronave instalaciones temporales a efectos de la entrega para la exportación, se debe aportar una descripción general de las instalaciones junto con una declaración de que la instalación será desmontada y la aeronave restituida a la configuración aprobada al finalizar el vuelo de entrega.

b. Aeronave Usada

- (a) Historial que permita establecer los estándares de producción, modificaciones y mantenimiento de la aeronave o producto. En caso de disponer un certificado de renovación de aeronavegabilidad válido o equivalente, sólo será necesario revisar los registros posteriores a su renovación, tal y como se haría si procediera efectuar una nueva renovación siguiendo las pautas del correspondiente procedimiento aplicable.

El equipo evaluador comprobará si la aeronave es conforme con el diseño de tipo o equivalente aceptable por el Estado importador y cumple con los requisitos adicionales para la importación del Estado importador que hayan sido indicados en la solicitud. En caso de duda, se consultará a la DAI, que revisará la documentación OACI aplicable, pudiendo proporcionar la información de contacto con la Autoridad importadora correspondiente si fuera necesario. Estos requisitos adicionales serán en general requisitos de aeronavegabilidad, si bien también pueden ser requisitos de operaciones relativos a equipamiento.

- (b) Una descripción de los métodos usados, (si aplica), de preservación y embalaje de dichas aeronaves para protegerlas de la corrosión y daños durante el transporte o almacenaje. La descripción debe indicar también la duración de la eficacia de esos métodos.
- (c) Una declaración indicando la fecha en la que se espera que pasará al comprador extranjero.

Cualquier incumplimiento que se detecte durante alguno de los puntos anteriores (incluidos los incumplimientos que el solicitante haya podido indicar en su solicitud) será admisible como excepción si la Autoridad importadora lo acepta por escrito. Estos incumplimientos serán inicialmente notificados por escrito por el equipo evaluador al interesado, si bien será preferible que se establezca el contacto directo entre el equipo evaluador y la Autoridad importadora.

En el caso de que los documentos presentados no justificasen adecuadamente la solicitud, se efectuará una notificación al interesado utilizando el formato Requerimiento de Documentación.

7.5. Inspección física.

En caso de considerarse necesario podrá efectuarse una inspección física de la aeronave, p.ej. para verificar sobre la propia aeronave el cumplimiento con los requisitos de equipamiento adicionales de la Autoridad importadora. La localización de la aeronave no deberá suponer una carga excesiva para AESA; de ser así, se considerará como alternativa informar de la dificultad a la Autoridad importadora, (solicitando la aceptación de una excepción si fuera necesario).

Se acordará el lugar la fecha o fechas para la realización de la inspección.

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 CdA, independientemente del proceso sancionador a que pudiera haber lugar.

7.6. Resolución

1. A la finalización de la investigación anterior, procederá la resolución del procedimiento.
2. El CdA para la exportación **será el formato AESA 27** e incluirá, si procede, las excepciones aceptadas por escrito por la Autoridad importadora.
3. Además, en el certificado para la exportación se señalarán todos aquellos requisitos que la aeronave no cumple, o bien se indicará hasta cuándo cumplía y que no existen registros posteriores a esa fecha.

8. ACTIVIDADES POSTERIORES

8.1. 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 (Parte-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 N°” 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.

8.2. Modificación CdA No EASA

En los casos en los que la información existente en el certificado hubiese variado, el titular del certificado podrá solicitar la modificación del certificado de aeronavegabilidad, siempre que justifique la procedencia de la modificación:

- Denominación de la aeronave por el fabricante
- Restricciones, limitaciones, etc..

Para poder solicitar una modificación del CdA se deberá utilizar el formato **AI-CANO-P01-F15**. Solamente AESA puede modificar o enmendar un CdA. Un CdA con enmiendas o modificaciones no introducidas por AESA se considerará sin validez.

Con motivo de la modificación se inspeccionará físicamente la aeronave siempre que así lo considere el Jefe de la Unidad correspondiente.

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.

En caso de que una aeronave cambie de titular registral, permaneciendo en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, el CdA se transfiere con la aeronave, pero no es necesario la emisión de un nuevo certificado.

8.3. Cambio de CDA por paso de operación exclusiva (RD 750) a MIXTA o EASA

En el caso de transferencia de la aeronave de operación exclusiva a operación EASA u operación mixta (apartado Quinto de la Resolución de [29 de abril de 2015](#), de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea) se deberá:

- a) Realizar la renuncia del certificado actual y
- b) Solicitar un nuevo certificado bajo la nueva operación.

En este caso, la renuncia al CdA nacional se tramitará y resolverá simultáneamente a la solicitud de emisión del correspondiente CdA EASA.

8.4. 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-P02-F13**.

El formato de emisión de hojas de características será a través del formato **AESA 22**, el certificado de Ruido que aplique a aeronaves con Certificado de Tipo no aceptado por EASA se emitirá en formato **AESA 45**. La licencia de estación de aeronave se emitirá con el formato **AESA 28**.

8.5. Modificaciones.

8.5.1. General.

El formato de solicitud será el **AI-CANO-P02-F26**. Las solicitudes de cambio de licencia de estación y/o certificado de ruido que no requieran aprobación, se tramitarán conforme los puntos específicos indicados en este procedimiento.

Si por el contrario para realizar un cambio de la licencia de estación y/o certificado de ruido fuese necesaria la aprobación previa de la modificación por parte de AESA, no se podrá tramitar el cambio de dichos documentos hasta no tener la aprobación de la modificación.

Para las aprobaciones de las modificaciones realizadas por AESA se solicitará mediante el formato **AI-CANO-P02-F15** cumplimentado con la información correspondiente al tipo de normativa aplicable, modelo y/o N/ de la aeronave, una breve descripción de la modificación y las limitaciones que pudieran afectar.

El propietario/operador es responsable de mantener la aeronavegabilidad de su aeronave. Esto no impide que pueda introducir modificaciones en la aeronave. En el listado siguiente se pueden ver de forma genérica posibles casos de modificaciones y su aceptación o no por parte de AESA (ver también los puntos específicos por tipo de aeronave):

(a) Introducción de Boletines de Servicio del fabricante:

El fabricante podrá preparar y distribuir Boletines de Servicio que permitan modificar las aeronaves matriculadas. La modificación de la aeronave conforme a estos boletines permite mantener la validez del CdA de la aeronave en lo referente a la conformidad con el certificado de tipo aprobado.

(b) Modificaciones cubiertas por estándares publicados por AESA:

Todas aquellas modificaciones estándar incluidas en la Resolución de la directora de la agencia estatal de seguridad aérea por la que se aprueban los criterios de aceptación de modificaciones y reparaciones estándar para todas las aeronaves.

(c) Modificaciones bajo responsabilidad del propietario/operador en su aeronave cuando la normativa lo permita y que no requieren la aprobación de AESA:

- i. Sólo serán aplicables a una aeronave particular con matrícula española.

- ii. Sólo podrán ser realizadas por el responsable de la aeronavegabilidad continuada de la aeronave;
 - iii. Deberán tener la justificación/información en la cual se ha basado para diseñar/implementar la modificación (bien sobre los recursos propios, a través de un acuerdo con el titular del certificado de tipo o por cualquier documentación emitida por AESA que permita la modificación en su aeronave);
 - iv. En caso de requerir pruebas, ensayos o inspecciones, éstas se realizarán con la propia aeronave particular de que se trate.
 - v. Una vez aprobadas la modificación por el responsable de la aeronavegabilidad se deberá documentar y registrar, permitiendo así mantener la validez del CdA de la aeronave, en lo referente a la conformidad con el certificado de tipo aprobado o documento equivalente.
 - vi. Estas modificaciones podrán requerir de algún tipo de vuelo para demostrar el cumplimiento de la aprobación.
- (d) Modificaciones aprobadas por una organización de diseño conforme al RD 660/2001 (no aplicable a ULMs)
- (e) Modificaciones aprobadas por AESA (condiciones generales):

Para todos aquellos casos en los que no fuese posible la realización de la modificación según los puntos anteriores, se podrá realizar una solicitud para aprobación de la modificación a AESA (División de Aeronavegabilidad Inicial):

- i. Sólo serán aplicables para las aeronaves incluidas en la solicitud con matrícula española.
- ii. Sólo podrán ser solicitadas por el responsable de la aeronavegabilidad continuada;
- iii. Deberán tener la justificación/información en la cual se ha basado para diseñar y poder implementar la modificación (bien sobre los recursos propios o a través de un acuerdo con el titular del certificado de tipo);
- iv. En caso de requerir pruebas, ensayos o inspecciones, éstas se realizarán con la propia aeronave particular de que se trate.
- v. Una vez aprobadas por AESA (si aplica) se documentará mediante un escrito dirigido al solicitante, permitiendo así mantener la validez del CdA de la aeronave, en lo referente a la conformidad con el certificado de tipo aprobado.
- vi. Podrán requerir de algún tipo de inspección durante o posterior a la implementación.
- vii. Podrán requerir de algún tipo de vuelo para demostrar el cumplimiento de la aprobación.

8.5.2. Casos específicos para la Modificación de aeronaves ULM.

En este punto se indican algunas particularidades para este tipo de aeronaves además de las modificaciones generales ya incluidas y desarrolladas en el punto 9.2.1:

- a) Introducción de Boletines de Servicio del fabricante.
- b) Modificaciones cubiertas por estándares publicados por AESA.
- c) Modificaciones aprobadas por AESA.

En el caso de las aeronaves ULM será aceptable para las aeronaves cuyo CDA se base a un TC de una autoridad el EEE o de un tercer país reconocido por AESA:

- i. Las modificaciones cubiertas por estándares publicados por dichas autoridades.
- ii. Las modificaciones y reparaciones para el tipo de aeronave concedidas al titular del certificado de tipo, incluidas o no en el certificado de tipo, las concedidas a un tercero mediante certificado de tipo suplementario o las concedidas para una aeronave individual, siempre que:
- iii. se pueda acreditar tal aprobación por la autoridad aeronáutica que haya expedido el certificado de tipo en base al cual la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya expedido el certificado de aeronavegabilidad restringido a esa aeronave, y
- iv. el número de serie de la aeronave aparezca como elegible en los documentos de la aprobación, o bien, el fabricante de la aeronave certifique su conformidad con el diseño de tipo al que son aplicables.

La demostración de cumplimiento en los casos de modificaciones no cubiertas por SB, CS-STAND o aprobación de la autoridad:

- i. El solicitante deberá demostrar con cálculos y ensayos que se siguen cumpliendo los requisitos de aeronavegabilidad aplicables. Para ello se seguirá el proceso correspondiente a un cambio mayor a un certificado de tipo o a una declaración de cumplimiento del diseño, aunque por parte del propietario de la aeronave en lugar de por el titular del certificado/declaración, y restringido a la aeronave individual.
- ii. Se podrán aceptar los cálculos avalados por técnicos cualificados, entidades reconocidas o el titular del certificado/declaración.
- iii. Análogamente, se podrán aceptar los resultados de ensayos que estén avalados por técnicos cualificados, entidades reconocidas o el titular del certificado/declaración.
- iv. La demostración de cumplimiento se puede sustituir por una declaración en la que el titular del certificado/declaración certifique que la aeronave concreta sigue cumpliendo tras la modificación los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, junto con la documentación justificativa.
- v. Se podrá aceptar del solicitante la información de que la modificación está incluida en un certificado de tipo (aprobado por AESA, EASA, por una autoridad del EEE o de un tercer país aceptado por AESA) para el mismo modelo, aunque sea distinto del utilizado para la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido, siempre que se acredite que la configuración de la aeronave, una vez incorporadas las modificaciones físicas que procedan, coincida con la amparada por aquel certificado de tipo. Para acreditarlo, el número de serie de la aeronave debe aparecer como elegible en el certificado de tipo propuesto, o bien, el fabricante de la aeronave debe certificar su conformidad con dicho certificado de tipo. De forma justificada, podrá

admitirse que haya diferencias en estas configuraciones que no afecten a la modificación.

8.5.3. Casos específicos para la Modificación de aeronave bajo RD 750.

Para este grupo de aeronaves nos podemos encontrar con dos situaciones:

a) Aeronaves operación exclusiva CON certificado de tipo EASA.

Deberán cumplir en todo momento con el Reglamento (UE) n.º 748/2012 y el Reglamento (CE) n.º 1321/2014 con independencia de la clase de actividad o servicio que en cada momento efectúe la aeronave, con las siguientes condiciones supletorias y excepciones:

- i. El certificado de aptitud para el servicio de las aeronaves se emitirá indicando que los trabajos especificados han sido realizados de acuerdo con la normativa nacional
- ii. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá aprobar cambios de diseño de tipo, para los que el titular de la aprobación deberá haber definido unas instrucciones de aeronavegabilidad continuada, y sus variaciones, cuando correspondan, que serán suministradas a cada propietario conocido cuya aeronave haya incorporado el cambio referido. A los efectos del cumplimiento con los Reglamentos europeos referidos en el apartado (b), la aprobación de cambios de acuerdo a este punto se considerará equivalente a la aprobación de cambios conforme a la parte 21.

b) Aeronaves de operación exclusiva SIN certificado de tipo EASA.

Las aeronaves incluidas en este grupo podrán realizar modificaciones conforme las siguientes opciones ya desarrolladas en el punto 8.5.1 a), d) y e):

- i. Introducción de Boletines de Servicio del fabricante.
- ii. Modificaciones aprobadas por una organización de diseño conforme al RD 660/2001.
- iii. Modificaciones aprobadas por AESA.

8.5.4. Modificación del Resto de Aeronaves (Históricas, etc.)

Las aeronaves incluidas en este grupo podrán realizar modificaciones conforme las siguientes opciones ya desarrolladas en el punto 8.5.1:

- a) Introducción de Boletines de Servicio del fabricante.
- b) Modificaciones cubiertas por estándares publicados por AESA.
- c) Modificaciones aprobadas por una organización de diseño conforme al RD 660/2001.
- d) Modificaciones aprobadas por AESA.

8.5.5. Evaluación y emisión de aprobación de modificación.

El procedimiento de evaluación de una solicitud de modificación constará de las siguientes fases:

- a) Creación del expediente: se dará de alta el expediente de solicitud de modificación y se archivará toda la documentación que se genere en este proceso.
- b) Se realizará la evaluación documental de la solicitud

- c) Cuando la modificación requiera realizar pruebas en vuelo, el solicitante deberá presentar un plan de pruebas en vuelo aceptable. Cuyos resultados podrán ser evaluados por el equipo. Estos vuelos podrán realizarse bajo su propio CdA siempre que no haya perdido su validez. En caso contrario, se requerirá la emisión de una autorización de vuelo.
- d) Finalizada la evaluación comienza el Dictamen Técnico que se emitirá conforme el apartado siguiente.
- e) A la finalización completa del proceso de investigación, se procederá al cierre de la actuación inspectora utilizando el formato de Dictamen Técnico y adjuntando el correspondiente informe técnico (**AI-CANO-P02-F05**), de acuerdo al **AESA-PGIA-P01**.
- f) Si el Dictamen Técnico contiene deficiencias:
 - I. El administrado podrá pedir una extensión del plazo dado, esta deberá ser aprobada según se establece en el procedimiento **AESA-PGIA-P01**. El periodo de extensión adicional no deberá ser superior a tres meses salvo en excepcionales circunstancias.
 - II. Transcurrido el plazo concedido el Funcionario Responsable procederá con la diligencia para determinar si se han subsanado (y procede emitir el certificado) o no (y procede denegarlo), de acuerdo al **AESA-PGIA-P01**.
 - III. En caso de no subsanación la Unidad responsable, enviará la propuesta de resolución negativa, de acuerdo con el **AESA-PGIA-P01**.
- g) Fase de Emisión: la DAI emitirá un comunicado por el cual se acepta la modificación que se pretende introducir a la aeronave. Dicho comunicado tendrá la referencia de aprobación de la modificación.

8.6. 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.

9. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

1. Las referencias al RD 1029/2025 de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles 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), sustituyen al RD 384/2015 de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.
2. AESA aceptará las ADs provenientes del estado de diseño que aplique a productos de aeronaves de construcción por aficionados. En línea con la Resolución de AESA de marzo de 2026.
3. El documento **AI-CANO-P02-GU01 Ed. 01- Guía para la emisión de un CDA para la exportación No EASA** se queda obsoleta, siendo la guía **AI-CANO-P02-GU02 Ed.02** quien contenga la información para el proceso de emisión de un CdA para la Exportación No EASA.