

Guía para la tramitación de una Declaración de Cumplimiento del Diseño ULM



| REGISTRO DE EDICIONES | | |
|-----------------------|------------------------|------------------------------------|
| EDICIÓN | Fecha de APLICABILIDAD | MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO |
| 01 | Desde publicación | Nueva Guía |

| REFERENCIAS | |
|---------------------------|--|
| CÓDIGO | TÍTULO |
| REGLAMENTO (UE) 2018/1139 | REGLAMENTO (UE) 2018/1139 POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.O 2111/2005, (CE) N.O 1008/2008, (UE) N.O 996/2010, (CE) N.O 376/2014 Y LAS DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.O 552/2004 Y (CE) N.O 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y EL REGLAMENTO (CEE) N.O 3922/91 DEL CONSEJO |
| LEY 48/1960 | LEY 48/1960 SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA |
| LEY 39/2015 | LEY 39/2015 DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS |
| A-DSA-ORGA-01 | GUÍA DE ALTA Y MODIFICACIÓN DE USUARIOS SIPA |
| LEY 21/2003 | LEY 21/2003 DE SEGURIDAD AÉREA |
| REAL DECRETO 98/2009 | REAL DECRETO 98/2009 POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA |
| REAL DECRETO 765/2022 | REAL DECRETO 765/2022, DE 20 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE REGULA EL USO DE AERONAVES MOTORIZADAS ULTRALIGERAS (ULM) |
| REAL DECRETO 141/2025 | REAL DECRETO 141/2025 DE 25 DE FEBRERO, POR EL QUE SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS ESENCIALES DE AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES ULTRALIGERAS MOTORIZADAS (ULM) Y POR EL QUE SE MODIFICA TANTO LA ORDEN DE 31 DE MAYO DE 1982 POR LA QUE SE APRUEBA UN NUEVO REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES POR AFICIONADOS, COMO EL PROPIO REGLAMENTO. |

| LISTADO DE ACRÓNIMOS | |
|----------------------|--|
| ACRÓNIMO | DESCRIPCIÓN |
| DSA | DIRECCIÓN / DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES |
| DAI | DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL |
| EASA | AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA |
| BCAR | BRITISH CIVIL AVIATION REQUIREMENT |
| JDAI | JEFE DE LA DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL |
| FRC | FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR |
| TC | CERTIFICADO DE TIPO |
| ULM | AERONAVE ULTRALIGERA MOTORIZADA |
| MTOM | MASA MÁXIMA AUTORIZADA AL DESPEGUE |
| MTOW | MAXIMUN TAKE-OFF WEIGHT |

ÍNDICE

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | INTRODUCCIÓN | 4 |
| 2. | OBJETO Y ALCANCE | 4 |
| 3. | GESTIÓN DE LA DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DEL DISEÑO | 4 |
| 3.1 | General | 4 |
| 3.2 | Tipos de proceso | 5 |
| 3.3. | Inicio del proceso | 6 |
| 4.1. | Vuelos de prueba previos a la presentación de la declaración..... | 7 |
| 4. | REGISTRO DE DECLARACIONES DE CUMPLIMIENTO DEL DISEÑO | 8 |
| 4.2. | Presentación de declaraciones..... | 8 |
| 4.3. | Recepción de la declaración | 10 |
| 4.4. | Evaluación del contenido de la declaración..... | 10 |
| 4.4.1. | <i>Inspección de primer artículo.</i> | 12 |
| 4.4.2. | <i>Resolución</i> | 13 |
| 4.4.3. | <i>Registro de la Declaración</i> | 13 |
| 5. | ACTIVIDADES POSTERIORES | 13 |
| 5.1. | Cambio de titular | 13 |
| 5.2. | Cambios menores en el diseño | 14 |
| 5.3. | Cambios mayores en el diseño..... | 14 |
| 6. | MANTENIMIENTO DEL REGISTRO DE LA DECLARACIÓN | 14 |
| 6.1. | Inspecciones de oficio | 14 |
| 6.2. | Cancelación del registro | 15 |
| 7. | ACTUACIONES DE OFICIO | 15 |
| 8. | SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN O RENUNCIA | 15 |
| 8.1. | Suspensión, Limitación, Revocación | 15 |
| 8.2. | Renuncia | 16 |
| 9. | CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN | 16 |

1. INTRODUCCIÓN

El Real Decreto 141/2025 por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM), ha introducido la posibilidad, alternativa a las certificaciones de tipo ULM, de que el diseño de tipo de determinadas aeronaves pueda ser reconocido mediante la presentación de una «declaración de cumplimiento del diseño» por el interesado, una vez que ésta declaración haya sido registrada por la AESA y ésta haya notificado su registro al interesado, previa realización por dicha autoridad de las correspondientes comprobaciones.

Sin este registro, la declaración no será válida para que las aeronaves conformes al diseño de tipo puedan obtener el certificado de aeronavegabilidad restringido requerido para su operación.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de este procedimiento es establecer las actuaciones necesarias para la presentación y evaluación de las solicitudes de registro de las declaraciones de cumplimiento del diseño y, si procede, su registro y notificación de las siguientes aeronaves:

- Aviones ULM («Categoría A» recogida en el artículo 1, apartado 2 del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre), y que no presenten características de diseño novedosas o inusuales, entendiendo por tales las que no estén cubiertas por especificaciones de certificación o estándares de la industria previamente recogidos como medios aceptables de cumplimiento por la DSA de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Este procedimiento aplica también a la modificación, supervisión y, si procede cancelación del registro.

3. GESTIÓN DE LA DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DEL DISEÑO

3.1 General

La tramitación de registro de una declaración de cumplimiento de diseño ULM se llevará a cabo en fases, las cuales deben iniciarse solo cuando la anterior se haya completado satisfactoriamente o se asegure que los aspectos pendientes no afectan a su desarrollo posterior.

Al final de cada fase o el inicio de la siguiente se requerirá al solicitante la documentación que con carácter general será necesaria para poder continuar con el expediente.

El plazo inicial en que se deberá tomar y notificar la resolución es de 3 meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de AESA. Durante este proceso se deberá

tener en cuenta el artículo 22 de la Ley 39/2015 con respecto de la suspensión del plazo máximo para resolver. Si transcurre dicho plazo sin una resolución expresa la solicitud se puede entender como desestimada, lo que no exime a AESA de la obligación de resolver.

NOTA: Si a lo largo del expediente en cualquiera de las fases se emitiese una diligencia de NO subsanación, se pasará a fase de Resolución Negativa del procedimiento.

3.2 Tipos de proceso

Esta guía trata de desarrollar (de forma general) el procedimiento a seguir a la hora de registrar una Declaración de Cumplimiento del diseño ULM.

En este proceso nos podremos encontrar con los siguientes casos:

- a) Declaración Inicial.
 - a. Será necesario pasar por todas las fases que se indican en esta guía, así como presentar TODOS los documentos indicados en la declaración.
- b) Modificación Menor de una Declaración existente.
 - a. En estos casos, el responsable de la Declaración de Conformidad del Diseño deberá presentar una nueva declaración:
 - i. **Cumplimentada en su totalidad,**
 - ii. **Indicando la referencia de la Declaración anterior.**
 - b. La documentación justificativa del cambio deberá ser conservada por el declarante y solo se deberá presentar a requerimiento de AESA.
- c) Modificación Mayor de una Declaración existente.
 - a. En estos casos, el responsable de la Declaración de Conformidad del Diseño deberá presentar una nueva declaración:
 - i. **Cumplimentada en su totalidad,**
 - ii. **Indicando la referencia de la Declaración anterior**
 - iii. **Presentando únicamente aquellos documentos distintos o que hayan sido modificados con respecto de los presentados en su declaración anterior.**
 - b. En este caso el proceso de registro de la declaración seguirá el mismo cauce que una Declaración inicial pero solo aplicarán aquellos puntos que hayan sido modificados.
- d) Cambio de titular de una declaración.
 - a. Una declaración de cumplimiento del diseño no puede ser transferida.
 - b. Una persona física o jurídica que pretenda asumir el diseño de una aeronave para la que previamente se ha presentado una declaración de cumplimiento del diseño deberá presentar una nueva declaración:
 - i. **Cumplimentada en su totalidad,**

- ii. Indicando la referencia de la Declaración anterior (la declaración que pretende asumir).
- iii. Presentando TODOS los documentos indicados en la declaración.
- iv. Presentando evidencias de que el anterior titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada ha cesado su actividad o que ha transferido los datos de diseño.

Esta declaración se tramitará de la forma similar a una declaración inicial, con la diferencia de que se comprobará que se ha aportado toda la documentación de diseño y de cumplimiento, pero no se realizará investigación técnica si dicha documentación no cambia respecto a la declaración previa. Durante el proceso de evaluación

La nueva Hoja de Datos mantendrá la codificación de la nueva declaración.

3.3. Inicio del proceso

El futuro titular de una declaración será, en todo caso, la persona física o jurídica que es titular (propietaria legal) del diseño de la aeronave. De no tratarse del autor del diseño original, deberá demostrarse que se han transferido todos los derechos y obligaciones pertinentes.

El fabricante, si no se indica lo contrario, se considera que es el mismo titular del diseño. De no coincidir, deben haberse establecido los adecuados acuerdos entre ambos que aseguren la correcta fabricación conforme a los datos de diseño, así como su verificación y certificación. La responsabilidad en todo caso la mantendrá el titular de una declaración de cumplimiento del diseño.

Solo es aceptable como solicitante para el registro inicial de declaraciones la persona física o jurídica que es titular (propietaria legal) del diseño de la aeronave. Como excepción, y siempre que justifique la correspondiente autorización por el titular del diseño conforme a la ley 39/2015 la solicitud la podrá realizar un representante legal de éste.

El término interesado engloba, de ser distintos, tanto al titular de la declaración como al solicitante, y se entenderá referido en cada caso concreto a aquel que deba realizar la acción correspondiente.

El procedimiento de registro inicial de declaraciones de cumplimiento del diseño, así como la modificación, supervisión, limitación y revocación, se desarrolla por el procedimiento ordinario según las fases establecidas en el procedimiento **AESA-PGIA-P01**.

Se podrá utilizar el procedimiento simplificado, atendiendo al artículo 96 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, para modificaciones de declaraciones de cumplimiento del diseño registradas que sean de carácter administrativo y, en todo caso, no requieran inspección física.

El solicitante deberá proveer la documentación en castellano, de acuerdo con el artículo 15 de la ley 39/2015, con la excepción, por eficacia y fiabilidad, de que se admitirá el inglés para la de carácter técnico

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**.

NOTA: 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 cómo hacer todo esto ante AESA.

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

Cada usuario designado deberá disponer de un certificado electrónico reconocido, de tipo personal, que le permita identificarse y realizar firma electrónica cuando sea necesario, según lo establecido en el Artículo 10, Sistemas de firma admitidos por las Administraciones Públicas, Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Para saber más sobre tipos de certificados electrónicos consultar la dirección:

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

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

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

4.1. Vuelos de prueba previos a la presentación de la declaración.

Para la realización de los vuelos de prueba necesarios durante el proceso de demostración de cumplimiento del diseño de la aeronave con especificaciones técnicas detalladas aplicables a la aeronave e indicadas con posterioridad en la declaración, se deberá, solicitar a AESA la emisión de una matrícula de prueba y de un permiso de vuelo adjunto a la solicitud del permiso de vuelo, además de los documentos indicados en el procedimiento de permiso de vuelo, la siguiente documentación:

- i. Borrador de la declaración de conformidad del diseño.
- ii. Informe de peso y centrado de la aeronave.
- iii. Documento que recoja el tipo de vuelos a realizar y duración de estos de modo que incluyan un periodo de operación en la configuración final de una duración suficiente para asegurar que la aeronave no presenta características que hagan inseguro su uso (Artículo 25 punto del RD 141/2025).
- iv. Plan de demostración de cumplimiento detallando los medios de demostración del cumplimiento con los requisitos de aeronavegabilidad.
- v. Informes justificativos que demuestran el cumplimiento con los requisitos de aeronavegabilidad.
- vi. Cualquier condición o limitación aplicable.
- vii. Borrador del manual de vuelo.

4. REGISTRO DE DECLARACIONES DE CUMPLIMIENTO DEL DISEÑO

4.2. Presentación de declaraciones

El declarante deberá presentar a la DAI su declaración de cumplimiento del diseño de un modelo de avión utilizando el formato de declaración de cumplimiento del diseño **AI-DTUL-P01-F11**.

La declaración deberá contener, al menos:

- a) Denominación social o nombre de la persona que presenta la declaración, así como el nombre comercial en su caso;
- b) Su dirección o sede social;
- c) Una referencia única para identificar la declaración;
- d) Las especificaciones de certificación, o los estándares técnicos, con los que se declara el cumplimiento del diseño;
- e) Una confirmación firmada por el interesado, y bajo su responsabilidad, de que el diseño de la aeronave, incluyendo el motor y la hélice, cumplen las especificaciones de certificación o estándares técnicos aplicables de acuerdo con el plan de demostración de cumplimiento indicado en el (RD) apartado 4, letra b);
- f) Una confirmación firmada por el interesado, y bajo su única responsabilidad, de que no se han identificado aspectos o características que puedan hacer insegura la aeronave;
- g) Un compromiso firmado por el declarante en el que asume las obligaciones establecidas en el artículo 13 del R.D. sobre obligaciones de los declarantes de titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada;
- h) Instrucciones para la aeronavegabilidad continuada o mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- i) Todas las condiciones y limitaciones prescritas para la aeronave; y
- j) Una referencia a la hoja de datos.

Junto a la declaración de cumplimiento del diseño se presentará la siguiente documentación:

- a) La hoja de datos, en la que se recogerán todas las características, limitaciones e instrucciones para su mantenimiento y uso;
- b) Los datos del diseño, incluyendo planos, especificaciones, materiales, procesos de fabricación empleados y equipos instalados, que permitan definir la configuración y características de diseño de la aeronave;

- c) El plan de demostración de cumplimiento, detallando los medios por los que se ha demostrado el cumplimiento con los requisitos de aeronavegabilidad que se indican en el RD 141/2025;
- d) Los informes justificativos, incluyendo los resultados de ensayos que procedan, que demuestran el cumplimiento con dichos requisitos. Se debe justificar que las muestras ensayadas eran representativas, en forma, material y método de producción, de los datos de diseño y que los equipos de medición utilizados en los ensayos eran adecuados para ellos y estaban adecuadamente calibrados;
- e) Manual de vuelo;
- f) Manual de mantenimiento, incluyendo instrucciones para la aeronavegabilidad continuada.
- g) Documento que recoja el tipo de vuelos realizados y su duración justificando que incluyen un periodo de operación en la configuración final de una duración suficiente para asegurar que la aeronave no presenta características que hagan inseguro su uso (Artículo 25 punto del RD 141/2025).

NOTA (1): **La mera presentación de la declaración de cumplimiento del diseño no permite al interesado el ejercicio de un derecho ni el comienzo de ninguna actividad, sino que requiere en última instancia el registro de dicha declaración por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y su posterior notificación al interesado, momento a partir del cual la declaración de cumplimiento del diseño será válida.**

NOTA (2): **Para la presentación de la declaración ante AESA la organización deberá disponer del plan de demostración de cumplimiento, detallando los medios por los que se ha demostrado el cumplimiento con los requisitos de aeronavegabilidad. Así como, los informes justificativos, incluyendo los resultados de ensayos que procedan, que demuestran el cumplimiento con dichos requisitos.**
En este sentido, las pruebas en vuelo necesarias pueden sustituirse por pruebas realizadas durante el proceso de obtención de aprobaciones de diseño en otro Estado, o bien, será necesario que el interesado solicite la correspondiente Autorización de Vuelo conforme al procedimiento AI-AVCV-P01 Emisión Autorización Vuelo y Condiciones Vuelo.

NOTA (3): **General para todo el expediente. El plazo inicial de subsanación podrá ser objeto de ampliación, que deberá ser solicitada por el interesado y concedida por AESA dentro del plazo inicial, e incluirá un plan alternativo de acciones correctoras. La ampliación de plazo se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en el artículo 32.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Si el equipo de evaluación considera viable la extensión del plazo, el ACT generará una nueva versión de la Parte del Informe Técnico correspondiente, indicando los nuevos plazos de subsanación de discrepancias, que se notificarán al solicitante utilizando el formato correspondiente del procedimiento AESA-PGIA-P01.**

4.3. Recepción de la declaración

El personal administrativo de la DAI asignará el número de expediente y generará la correspondiente carpeta electrónica en la que cargará la documentación recibida.

Una vez generado el expediente se notificará al interesado el equipo encargado para evaluación de la declaración presentada, para ello se asignará dicha tramitación al FRC y se nombrará al equipo evaluador como indica el procedimiento **AESA-PGIA-01** incluyendo en el equipo al Responsable de Certificación (PCM) utilizando para ello el formato correspondiente del procedimiento **AESA-PGIA-P01** Diligencia inicio recepción solicitud

El equipo evaluador comprobará:

- 1) La elegibilidad del declarante
- 2) La elegibilidad del modelo de aeronave.
- 3) Que las especificaciones técnicas detalladas (especificaciones de certificación o estándares técnicos desarrollados por organismos de certificación u otros organismos de la industria) con las que se declara el cumplimiento del diseño están reconocidas como medios aceptables de cumplimiento por la DSA en el momento de la declaración y son adecuadas para las características y prestaciones de la aeronave
- 4) Que la declaración está completa (están rellenos todos sus campos obligatorios y, cuando hagan referencia a un documento, está adjunto) y firmado.

Si el declarante, el modelo de aeronave o las especificaciones técnicas detalladas no son elegibles, el formulario no está completo, no se adjuntan todos los documentos indicados con anterioridad o la declaración no está correctamente completada:

- Se requerirá al declarante que la subsane (conforme establece el procedimiento **AESA-PGIA-P01**). Si tras el plazo concedido, no es satisfactoriamente subsanada, se propondrá la resolución negativa o por desistimiento, según corresponda (conforme establece el procedimiento **AESA-PGIA-P01**), en el que se describirán los antecedentes.

En caso contrario se continuará con el proceso, si reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo o es subsanada la declaración, se notificará al declarante la recepción de la declaración (conforme establece el procedimiento **AESA-PGIA-P01**), donde se asignará la tramitación al FRC y se nombrará al equipo evaluador como indica el procedimiento **AESA-PGIA-01**, incluyendo en el equipo al responsable de Certificación (PCM).

4.4. Evaluación del contenido de la declaración.

El FR requerirá al solicitante mediante el formato correspondiente del procedimiento **AESA-PGIA-P01** que presente, si no lo ha hecho todavía, la siguiente documentación para el grupo motopropulsor:

- el certificado de tipo emitido por EASA o la Declaración de Cumplimiento del Diseño registrada por EASA para el motor o la hélice, junto con sus hojas de datos, o
- en el caso de los motores de pistón y las hélices de paso fijo, un documento en que se afirme que la declaración de conformidad del diseño de la aeronave cubre la conformidad del motor o la hélice con las especificaciones técnicas aplicables al motor o a la hélice;

Como parte del proceso de evaluación del contenido de la declaración se harán las siguientes comprobaciones:

1. Se han considerado en el plan de demostración de cumplimiento los párrafos aplicables de las especificaciones técnicas detalladas y de que, para cada uno de ellos, se identifica un medio de cumplimiento.
2. La aeronave no presenta características de diseño novedosas o inusuales, entendiéndose por tales las que no estén cubiertas por las especificaciones técnicas detalladas.
3. Se han aportado los datos necesarios para definir el diseño, incluyendo planos, especificaciones, materiales, procesos de fabricación empleados y equipos instalados.
4. Los medios de cumplimiento son adecuados y se adjuntan los informes justificativos, incluyendo los resultados de ensayos que procedan, que demuestran el cumplimiento con dichos requisitos (Por muestreo de varios requisitos elegidos entre los más críticos o relevantes)
5. Para los informes del anterior párrafo, se presenta justificación de que las muestras ensayadas eran representativas, en forma, material y método de producción, de los datos de diseño y que los equipos de medición utilizados en los ensayos eran adecuados para ellos y estaban adecuadamente calibrados.
6. En el ámbito de la disciplina, se han definido las necesarias condiciones y limitaciones de la aeronave y se hace referencia a ellas en la hoja de datos.

En el caso de que, durante esta evaluación, se encuentre que falta documentación requerida para completar la evaluación, le será requerida al solicitante mediante el formato correspondiente del procedimiento **AESA-PGIA-P01**.

Una vez finalizada toda la evaluación de la documentación presentado y cualquier otra que haya sido requerida con posterioridad nos podremos encontrar con dos situaciones:

A.- Existen deficiencias que deben ser subsanadas:

- En este caso y tras la evaluación de la documentación, el FRC emitirá y notificará al interesado el Dictamen Técnico con las deficiencias y el tiempo necesario para su subsanación, actuando conforme estable el procedimiento **AESA-PGIA-01**.
- Si finalmente la organización subsana en plazo las deficiencias notificadas, se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento **AESA-PGIA-01**).

B.- Toda la documentación presentada esta correcta y por tanto no es necesario hacer ninguna subsanación:

- Se dará por concluida esta fase con la emisión del dictamen técnico correspondiente.

Tras la finalización de esta fase, se comunicará al solicitante mediante oficio que:

- El proceso de evaluación de la declaración ha finalizado de forma satisfactoria**
- El número de la declaración confirme a la siguiente codificación:**
 - DT-XXX/YY, siendo:**
 - XXX número correlativo de declaraciones.**
 - YY revisiones de la declaración empezando por la 00**
- Que debe enviar la fecha aproximada en la que pretende empezar a fabricar el primer artículo**
- Que debe avisar a AESA (con la antelación suficiente) de la fabricación del primer artículo junto con la planificación prevista para su fabricación y pruebas en vuelo.**

4.4.1. Inspección de primer artículo.

El objetivo de la actuación material es asegurar, con la limitación de que la inspección solo se realizará sobre elementos seleccionados mediante un enfoque basado en el riesgo, que el diseño de la aeronave permite alcanzar un nivel aceptable de seguridad operacional.

Se realizará por AESA la inspección física y de la supervisión de pruebas de vuelo para la primera aeronave en la configuración final, entendiéndose por tal la primera aeronave producida en serie conforme al diseño declarado que se presenta a AESA para su matriculación y emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido.

La evaluación física dará comienzo con la notificación al solicitante por parte del FRC, o del Jefe de la Unidad correspondiente (en caso de personal actuario no adscrito al SCA), de la correspondiente Orden de Actuación y del Comunicación de inspección, utilizando para ello los formatos indicados en el procedimiento ***AESA-PGIA-01***.

Para el caso de los vuelos de prueba, se deberán hacer un requerimiento de la siguiente documentación:

- Declaración de conformidad de la aeronave con el diseño declarado,
- Listado de equipamiento de la aeronave, e
- Informe de peso y centrado de la aeronave.

De tratarse de la misma aeronave usada como prototipo, la inspección física se realizará igualmente, si bien puede tenerse en cuenta la documentación ya disponible.

Una vez finalizada toda la evaluación nos podremos encontrar con dos situaciones:

A.- Existen deficiencias que deben ser subsanadas:

1. En este caso, el FRC emitirá y notificará al interesado el Dictamen Técnico con las deficiencias y el tiempo necesario para su subsanación, actuando conforme estable el procedimiento **AESA-PGIA-01**.
2. Si finalmente la organización subsana en plazo las deficiencias notificadas, se dará por concluida esta fase emitiendo la correspondiente diligencia de subsanación (conforme estable el procedimiento **AESA-PGIA-01**).

B.- No existen deficiencias y por tanto no es necesario hacer ninguna subsanación:

- Se dará por concluida esta fase con la emisión del dictamen técnico correspondiente.

4.4.2. Resolución

El registro de la declaración de cumplimiento no se podrá resolver con sentido positivo o estimatorio si no se ha producido el cierre de todas las actuaciones previas de forma positiva y sin discrepancias pendientes de cierre.

Si una vez analizada la solicitud junto con la documentación obrante en el expediente se estima que procede denegar el registro de la declaración, esto será notificada al solicitante mediante la correspondiente Resolución Negativa.

4.4.3. Registro de la Declaración

El FRC comunicará al solicitante, adjuntando la resolución y la Hoja de Datos, la aceptación del registro de la declaración al jefe del SCA, quién tramitará su inclusión en el listado publicado en la Web de AESA.

Las Hojas de Datos se codificarán de la siguiente forma:

- a. **HD-DT-XXX/YY, siendo:**
 - i. **XXX número de la declaración correspondiente.**
 - ii. **YY revisiones de la hoja de datos empezando por la 00**

El registro de las hojas de datos tiene una duración ilimitada, salvo que se cancele conforme se indica en el apartado 6.

5. ACTIVIDADES POSTERIORES

5.1. Cambio de titular

Una declaración de cumplimiento del diseño no puede ser transferida, por lo que no se admitirá una solicitud en este sentido.

Una persona física o jurídica que pretenda asumir el diseño de una aeronave para la que previamente se ha presentado una declaración de cumplimiento del diseño deberá:

- a) Presentar una nueva declaración de cumplimiento del diseño; y

- b) Demostrar que el anterior titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada ha cesado su actividad o que ha transferido los datos de diseño.

La solicitud se tramitará de la forma indicada en el apartado 4, con la diferencia de que se comprobará que se ha aportado toda la documentación de diseño y de cumplimiento, pero no se realizará investigación técnica si dicha documentación no cambia respecto a la declaración previa.

La nueva Hoja de Datos mantendrá la codificación anterior, subiendo en uno, el número de revisión.

5.2. Cambios menores en el diseño

La notificación de cambios al diseño de una declaración de cumplimiento registrada solo puede realizarse por su titular.

El interesado deberá presentar a la DAI una nueva declaración con la modificación correspondiente, junto con la documentación justificativa.

La investigación se limitará a comprobar que no existe una clara discrepancia entre la modificación descrita y su clasificación como menor, esto es, que no tengan efecto apreciable sobre el peso, centrado, resistencia estructural, fiabilidad o características de vuelo de la aeronave. Si se considera que no puede clasificarse como menor, se notificará al interesado que debe tramitarlo como un cambio mayor.

Una vez evaluados y aceptados los cambios, se pasará al registro de la nueva declaración.

5.3. Cambios mayores en el diseño

La solicitud para introducir cambios mayores al diseño de una declaración de cumplimiento registrada solo puede realizarse por su titular.

El interesado deberá presentar a la DAI una nueva declaración con la modificación correspondiente, junto con la documentación justificativa.

Si se considera que un cambio en el diseño, planta de potencia, empuje o peso es lo suficientemente extensivo como para ser considerado una nueva declaración de cumplimiento del diseño, se notificará al interesado que debe solicitarlo con una nueva declaración completa.

Se tramitará de la misma forma que una declaración inicial, aunque limitando la investigación a los aspectos afectados por la modificación.

6. MANTENIMIENTO DEL REGISTRO DE LA DECLARACIÓN

6.1. Inspecciones de oficio

AESA podrá realizar de oficio inspecciones relativas a una declaración de cumplimiento del diseño cuando existan datos que aconsejen realizar tales acciones; en particular, si se encuentran serias objeciones en el proceso de emisión del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves en

proceso de matriculación, incidencias durante la operación de la aeronave debidas al diseño o a la fabricación, o incumplimientos del titular con sus obligaciones.

6.2. Cancelación del registro

Las declaraciones de cumplimiento del diseño perderán su validez cuando se incumplan normas imperativas de aplicación a la misma, y en todo caso, por cualquiera de las siguientes causas:

- a) Por dejar de reunir los requisitos exigidos para su registro, o por realizar cambios en el diseño amparado por la declaración de cumplimiento del diseño, sin haber sido comunicados o, cuando proceda, autorizados por AESA;
- b) Por revocación o suspensión del registro de la declaración cuando existan evidencias de que no se cumplen los requisitos y obligaciones establecidos para el titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada;
- c) Por renuncia de su titular;
- d) Por la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a la declaración de cumplimiento del diseño, o la no presentación ante AESA de la documentación que sea en su caso requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado;

7. ACTUACIONES DE OFICIO

AESA podrá realizar de oficio inspecciones relativas a una declaración de cumplimiento del diseño cuando existan datos que aconsejen realizar tales acciones; en particular, si se encuentran serias objeciones en el proceso de emisión del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves en proceso de matriculación, incidencias durante la operación de la aeronave debidas al diseño o a la fabricación, o a incumplimientos de las obligaciones del declarante y sus organizaciones.

8. SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN O RENUNCIA

8.1. Suspensión, Limitación, Revocación

Cuando, de conformidad con los requisitos aplicables, sea procedente se iniciará un procedimiento de limitación, suspensión o revocación de la declaración.

En caso de limitación/suspensión/revocación debido constataciones de nivel 1 que puedan afectar a terceros AESA requerirá al interesado que identifique las actividades pasadas afectadas por la constatación, informe a los clientes relevantes y sus autoridades y se adopten las acciones necesarias para corregir la situación.

Estas situaciones no impiden que las aeronaves matriculadas puedan seguir operando (pudiendo tener que ajustarse al cumplimiento de una posible Directiva de Aeronavegabilidad en caso de ser



necesario su emisión según los resultados de la inspección realizada), pero impiden la matriculación de nuevas aeronaves del modelo.

El FRC se asegurará de comunicar a las Unidades cuyas aprobaciones, declaraciones o certificaciones pudieran resultar afectadas por la suspensión, limitación, revocación o renuncia (OSVs, Servicio de Certificados y Permisos, Servicio de Licencias de Aviación General, ...).

8.2. Renuncia

El titular de una declaración de cumplimiento del diseño puede renunciar a continuar su actividad presentando un escrito a través de la Sede Electrónica de AESA.

9. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Adaptación al R.D. 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) y actualización de formatos y referencias y al Real Decreto 141/2025, de 25 de febrero, por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, como el propio reglamento.