

Guía Certificado de Aeronavegabilidad y Niveles de Ruido

G-DAI-CDA-02 1.1

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.

www.seguridadaerea.gob.es

Índice

1.	OBJETO Y ALCANCE	3
2.	GENERAL.....	3
2.1	SOLICITANTE DEBE DARSE DE ALTA EN EL REGISTRO DE AESA	3
3.	GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y NIVELES DE RUIDO	4
3.1	SOLICITUD DE MATRÍCULA	4
3.2	SOLICITUD DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD EASA.....	4
3.3	RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD	4
4.	EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y NIVELES DE RUIDO	5
4.1	SOLICITUD DE MATRÍCULA Y DETERMINACIÓN DE ELEGIBILIDAD	5
4.2	AERONAVE NUEVA (21.A.174(b)(2), 21.A.204(b)(1)).....	5
4.3	AERONAVE USADA DE ESTADO MIEMBRO (21.A.174(b)(3)(i), 21.A.209(b))	7
4.4	AERONAVE USADA DE ESTADO NO MIEMBRO (21.A.174(b)(3)(ii), 21.A.204(b)(2)).....	9
4.5	NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO	12
4.6	EMISIÓN.....	12
5.	DEFINICIONES	14
6.	ACTIVIDADES POSTERIORES.....	15
6.1	MODIFICACIÓN	15
6.2	TRANSFERENCIA	16
6.3	RENOVACIÓN	16
6.4	SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA.....	16
7.	LISTA DE ACRÓNIMOS	17

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 y Certificado de Niveles de Ruido para aeronaves incluidas en el ámbito de aplicación del Reg. 2018/1139, que se inscriban en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, fabricadas en España o importadas de otros Estados, sean miembros de EASA o terceros, y sean las aeronaves nuevas o usadas.

El alcance incluye la concesión, renovación, modificación, suspensión o revocación de certificados de aeronavegabilidad, certificados de aeronavegabilidad restringidos y certificados de niveles de ruido, conforme al Reg. 748/2012, en particular las subpartes H (21.A.171) e I (21.A.201) de la Parte 21.

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía al siguiente buzón:

certificadoypermisos@seguridadaerea.es

2. GENERAL

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

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

2.1 SOLICITANTE DEBE DARSE DE ALTA EN EL REGISTRO DE AESA

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

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

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

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

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

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

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

https://sede.seguridadaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/ACCESO_RESTRING/DISCREP/VIDEOS/

3. GESTIÓN DE LA SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y NIVELES DE RUIDO

3.1 SOLICITUD DE MATRÍCULA

Antes de que el administrado entregue el formato de solicitud de Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad EASA a la oficina correspondiente, éste deberá haber presentado la solicitud de matriculación en el Registro de Matriculación de Aeronaves (RMA).

En caso de que la aeronave se encuentre ya registrada en el RMA, se pasará directamente al punto 3.2.

3.2 SOLICITUD DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD EASA

Una vez que la aeronave se encuentre registrada en el registro de matrículas, el solicitante de CdA deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de certificado de aeronavegabilidad y certificado de niveles de ruido cuando aplique, utilizando para ello el formato F-DAI-CDA-02 (21.A.174(a), 21.A.204(a)).

La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada de la documentación requerida para el caso de aeronave de que se trate.

El propio formato de solicitud contiene las instrucciones necesarias para ser relleno. También indica la documentación que debe acompañar dicho formato.

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. Para ello, se tendrá en cuenta:

- (a) A las aeronaves para las cuales no se establecen requisitos en el Anexo 16 de OACI, Volumen I, 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.
- (b) 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.

3.2.1 SELECCIÓN DEL MEDIO DE COMUNICACIÓN

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

https://sede.seguridadaaerea.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 podrán hacerlo presentando la solicitud en papel en cualquier Registro Oficial de la Administración del Estado, indicando la dirección postal en la que deseen que se les practiquen las notificaciones.

3.2.2 A DÓNDE DIRIGIR LA SOLICITUD

Para aeronaves donde el solicitante se identifique como una DOA o POA, la unidad encargada de tramitar la autorización de vuelo será la DAI. Para el resto de los casos donde el solicitante sea el propietario o una organización que no sea DOA ni POA, 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.

3.3 RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD

Si la solicitud no reúne los requisitos mínimos para iniciar el procedimiento administrativo (p.ej. objeto de la solicitud o solicitante claramente improcedente, falta de justificante del pago de la tasa, falta de la acreditación de la representación para solicitar en nombre de otra persona física), se le requerirá al solicitante que la subsane a través del formato **F-DSA-PGIA-01B**. Si transcurrido el plazo concedido, la solicitud no es satisfactoriamente subsanada, se le dará por desistido, mediante el formato **F-DSA-PGIA-09**.

Si la solicitud reúne las condiciones mínimas para iniciar el procedimiento administrativo, se procederá con la aceptación de la solicitud a través del formato **F-DSA-PGIA-01A**, 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.

4. EVALUACIÓN Y EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD Y NIVELES DE RUIDO

4.1 SOLICITUD DE MATRÍCULA Y DETERMINACIÓN DE ELEGIBILIDAD

Una vez que el RMA notifique al interesado que, la aeronave se encuentra registrada, el equipo evaluador procederá a la evaluación de la solicitud siguiendo uno de los tres apartados siguientes, según el tipo de solicitud que corresponda.

4.2 AERONAVE NUEVA (21.A.174(B)(2), 21.A.204(B)(1))

Aeronave no matriculada en ningún Estado con anterioridad. Normalmente el control se transfiere directamente del fabricante al propietario u operador que solicita el certificado de aeronavegabilidad, pero puede suceder que entremedias se haya transferido a un intermediario que modifica u opera la aeronave con una identificación provisional o similar.

4.2.1 EVALUACIÓN

1. El equipo evaluador comprobará que el solicitante ha aportado:
 - I. Toda la documentación requerida, empleando como lista de chequeo la propia solicitud del certificado de aeronavegabilidad y certificado de niveles de ruido (Formato **F-DAI-CDA-02**).
 - II. La asignación de matrícula por parte del RMA, si no la tuviera antes.
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de solicitud indicado por el solicitante:
 - I. La declaración de conformidad de aeronaves nuevas fabricadas por una organización de producción Parte 21 (POA o Subparte F de la Parte 21, esté situada en un Estado Miembro o no) es el Formato EASA 52. En el caso de fabricación por una organización no aprobada (Subparte F de la Parte 21), deberá estar validado por la autoridad nacional del fabricante, o EASA si la organización está situada en un Estado no miembro.
 - II. La declaración de conformidad de aeronaves nuevas importadas de estados no miembros, deberá declarar conformidad con el diseño aprobado por EASA, generalmente de acuerdo al convenio bilateral o acuerdo de trabajo en vigor entre la Autoridad exportadora y EASA. Normalmente se trata de un certificado de aeronavegabilidad para la exportación, si bien algunos Estados no contemplan este documento en su normativa y facilitan un simple escrito con la declaración.
 - III. Será aceptable que la declaración de conformidad incluya excepciones, siempre que hayan sido previamente aceptadas por la DAI, a solicitud de la Autoridad exportadora. En ese caso, el equipo evaluador comunicará al solicitante que se requiere que solucione dichas excepciones previamente a la emisión del certificado de aeronavegabilidad, u obtenga una exención según los artículos 71(1) y 71(2) del Reglamento 2018/1139. Las exenciones se tramitarán por AESA.
 - IV. Se comprobará la documentación aportada sobre niveles de ruido o la no procedencia del certificado. La información sobre niveles de ruido puede provenir del manual de vuelo o un certificado del fabricante.
 - V. Cuando el control de la aeronave no se transfiera directamente del fabricante al solicitante (porque entremedias se haya transferido a un intermediario que ha modificado u operado la aeronave con una identificación provisional), o en aquellos casos en los que haya transcurrido más

de 2 meses desde la emisión de EASA Form 52, se requerirá al solicitante que justifique la conformidad aportando:

- Registros históricos que permitan establecer la producción, modificación y mantenimiento estándar de la aeronave, incluidas todas las limitaciones asociadas a un certificado restringido de aeronavegabilidad en virtud de 21.B.327(c).
- Recomendación de emisión de certificado de aeronavegabilidad o certificado restringido de aeronavegabilidad y certificado de revisión de la aeronavegabilidad, siguiendo una revisión de la aeronavegabilidad de acuerdo con la Parte M. En caso de que sea una aeronave que le aplique la Parte ML las recomendaciones no son aplicables debiendo la propia organización que gestione la aeronavegabilidad un ARC.

VI. En el caso (V) anterior, presentada esta documentación adicional, la tramitación continuará como en el caso de las aeronaves usadas de Estados no miembros (ver apartado 4.4).

3. El solicitante presentará el plan de aceptación de la aeronave que ha previsto con el fabricante, incluidas fechas probables.

4. En cualquier caso, el solicitante deberá aportar:

I. Declaración de cumplimiento con el Real Decreto 384/2015, 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, así como con los requisitos de la Resolución de 27 de marzo de 2015, sobre información e instrucciones de emergencia para los pasajeros en aeronaves de bandera española que realicen transporte aéreo comercial, encontrándose en inglés y en castellano.

Según la orden FOM/1687/2015, la placa de identificación de matrícula de la aeronave deberá estar fijada de tal manera que sea accesible y legible y que no se evite pueda ser ilegible o se desprenda durante el servicio normal, o se pierda o resulte destruida en un accidente.

II. Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.

III. Solicitud de licencia de estación de aeronave, a través del formato **F-DAI-CDA-07**, el cual incluirá una declaración del solicitante donde confirme que la lista de equipos aeronáuticos emisores propuesta es correcta y que los equipos funcionan satisfactoriamente.

IV. Si se supera el plazo de 60 días entre la fecha de la declaración de conformidad y la presentación de la aeronave (21.A.174(c), 21.A.204(c)), certificado de la puesta en servicio conforme a los procedimientos del fabricante (Formato EASA 53 o evidencia equivalente, como anotación por el fabricante en el "Log Book" de la aeronave), con fecha no superior a los 60 días anteriores a la presentación de la aeronave a AESA. En su defecto, se trataría como el caso 2-V anterior.

5. El equipo evaluador confirmará al solicitante si es necesario realizar la inspección física:

I. En caso de llevarse a cabo la inspección física, una vez finalizada, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación F-DSA-PGIA-05 acompañada de la Parte 4 del informe técnico **F-DAI-CDA-05**. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.

Si la aeronave estuviera ubicada en un lugar no propiedad del solicitante, (un aeródromo privado, por ejemplo), el propio solicitante deberá de gestionar los permisos de los inspectores de entrada al recinto.

6. 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 certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad. Estas pueden proceder de:

- I. El certificado de tipo (especialmente si es restringido) o de la especificación concreta de aeronavegabilidad correspondiente.
 - II. Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del certificado de aeronavegabilidad pero que deban considerarse. En particular, se harán constar las posibles exenciones según el art. 71 del Reg. 2018/1139, dado que en caso de que expiren sin haber emitido EASA la aprobación correspondiente, el certificado de aeronavegabilidad perderá su validez.
 - III. 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.
7. Las deficiencias detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas utilizando el formato **F-DSA-PGIA-20B**. En el caso de que no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la emisión, transcurrido el plazo concedido se dará el procedimiento por caducado, mediante el formato **F-DSA-PGIA-09**.

4.3 AERONAVE USADA DE ESTADO MIEMBRO (21.A.174(b)(3)(i), 21.A.209(b))

Aeronave que, estando matriculada (una identificación provisional o similar no se considera matriculación) en otro Estado Miembro, se da de baja en su registro de matrícula para darse de alta inmediatamente en el registro de matrícula español.

4.3.1 EVALUACIÓN

1. El equipo evaluador comprobará que el solicitante ha aportado:
 - I. Toda la documentación requerida empleando como lista de chequeo la propia solicitud del certificado de aeronavegabilidad y certificado de niveles de ruido Formato **F-DAI-CDA-02**.
 - II. La asignación de matrícula por parte del RMA, si no la tuviera antes.
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de solicitud indicado por el solicitante:
 - I. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formato EASA 15) deberá estar en vigor en el momento de emisión del certificado de aeronavegabilidad (21.A.179). Es responsabilidad del operador mantener este certificado vigente durante el proceso conforme a los procedimientos aplicables, tanto si la aeronave sigue matriculada en el Estado Miembro anterior como si ya se ha matriculado en España (M.A.903(b)). 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 el Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad conforme a la Parte ML según aplique, del reglamento 1321/2014.
 - II. Si se alargase el proceso de emisión de CDA y durante el transcurso de la matriculación caducase el ARC en vigor sin que éste se hubiese validado, el Funcionario Responsable Coordinador encargado del expediente deberá solicitar al administrado el estado de aeronavegabilidad de la aeronave pudiendo a su criterio solicitar una recomendación de aeronavegabilidad por el tiempo transcurrido desde la caducidad del ARC, para aeronaves parte M. Asimismo, una organización con privilegios podrá emitir el correspondiente ARC. Para aeronaves dentro de la Parte ML, la recomendación no es aplicable, debiéndose de emitir un ARC en su lugar siguiendo lo establecido en el **G-DSM-ARC-01**.
 - III. Junto con el certificado de revisión de la aeronavegabilidad, el solicitante deberá presentar además el certificado de aeronavegabilidad anterior (21.A.179). En el caso de que se trate de un certificado

de aeronavegabilidad restringido basado en especificaciones concretas de aeronavegabilidad, se hará constar en el expediente que AESA acepta la transferencia de la aeronave (21.A.179(b)).

- IV. Se comprobará la documentación aportada sobre niveles de ruido o la no procedencia del certificado. En su caso, el certificado de niveles de ruido anterior se utilizará como base para emitir el nuevo certificado de niveles de ruido (21.A.209(b)).
3. El equipo evaluador confirmará al solicitante si es necesario realizar la inspección física. Una vez finalizada la inspección física, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación F-DSA-PGIA-05 acompañada de la Parte 4 del informe técnico F-DAI-CDA-05. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.

Si la aeronave estuviera ubicada en un lugar no propiedad del solicitante, (un aeródromo privado, por ejemplo), el propio solicitante deberá de gestionar los permisos de los inspectores de entrada al recinto.

4. El equipo evaluador requerirá al solicitante que presente el plan de aceptación de la aeronave que ha previsto con el anterior propietario, incluidas fechas probables. Si se ha requerido, este plan incluirá la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección, preferiblemente en territorio español.
5. En cualquier caso, el solicitante deberá aportar:

- I. Declaración de cumplimiento con 384/2015, por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles. Adjuntando prueba documental de ello (obligatoriamente fotográfica).

Asimismo, se aportará cumplimiento con los requisitos de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, así como con los requisitos de la Resolución de 27 de marzo de 2015, sobre información e instrucciones de emergencia para los pasajeros en aeronaves de bandera española que realicen transporte aéreo comercial, encontrándose en inglés y en castellano.

Según la orden FOM/1687/2015, la placa de identificación de matrícula de la aeronave deberá estar fijada de tal manera que sea accesible y legible y que no se evite pueda ser ilegible o se desprenda durante el servicio normal, o se pierda o resulte destruida en un accidente.

- II. Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
 - III. Solicitud de emisión licencia de estación de aeronave, a través del formato F-DAI-CDA-07, el cual incluirá una declaración del solicitante donde confirme que la lista de equipos aeronáuticos emisores propuesta es correcta y que los equipos funcionan satisfactoriamente.
 - IV. Histórico de modificaciones realizadas a la aeronave.
6. 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 certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad. Estas pueden proceder de:
 - I. Aquellas incluidas en el certificado de aeronavegabilidad anterior y que sigan siendo aplicables. Se comprobará que éstas incluyen las derivadas del certificado de tipo (especialmente si es restringido) o de la especificación concreta de aeronavegabilidad correspondiente, revisando si estos documentos establecen limitaciones de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.
 - II. Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del certificado de aeronavegabilidad pero que deban considerarse.
 - III. 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.

7. Las deficiencias detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas utilizando el formato F-DSA-PGIA-20B. En el caso de que no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la emisión, transcurrido el plazo concedido se dará el procedimiento por caducado, mediante el formato F-DSA-PGIA-09.

4.4 AERONAVE USADA DE ESTADO NO MIEMBRO (21.A.174(b)(3)(ii), 21.A.204(b)(2))

Aeronave que, estando matriculada (una identificación provisional o similar no se considera matriculación) en otro Estado no miembro, se da de baja en su registro de matrícula para darse de alta inmediatamente en el registro de matrícula español.

4.4.1 EVALUACIÓN

1. El equipo evaluador comprobará que el solicitante ha aportado
 - I. Toda la documentación requerida, empleando como lista de chequeo la propia solicitud del certificado de aeronavegabilidad y certificado de niveles de ruido (Formato F-DAI-CDA-02).
 - II. La asignación de matrícula por parte del RMA, si no la tuviera antes.
2. El equipo evaluador comprobará la validez de la documentación aportada. La documentación presentada, además de estar completa y ser válida, debe avalar el tipo de solicitud indicado por el solicitante:
 - I. La declaración de aeronaves usadas provenientes de Estados no miembros normalmente se trata de un certificado de aeronavegabilidad para la exportación, si bien algunos Estados no contemplan este documento en su normativa y facilitan un simple escrito con la declaración. Sólo es necesario que esta declaración refleje el estado de aeronavegabilidad en el momento de la transferencia.
 - II. En el caso de que esta declaración no resulte disponible o no se pueda obtener, España podrá acogerse a la excepción de Suecia (Decisión de la Comisión de 6 de febrero de 2014, 2014/69/UE, Diario Oficial de 8 de febrero de 2014). En este caso, será aceptable que no se presente esta declaración siempre que se acompañe al menos del primer certificado de aeronavegabilidad o del certificado de exportación expedido para la aeronave nueva; en su ausencia, el solicitante del certificado de aeronavegabilidad puede obtener una declaración del titular del certificado de tipo visada por el Estado de diseño relativa al estado de producción. Si se cumple esto, y previa consulta a la DAI, el equipo evaluador comunicará al solicitante que se requiere que obtenga previamente una excepción según el art. 71 del Reg. 2018/1139. Las exenciones se tramitarán por AESA.
 - III. En ocasiones, la Autoridad exportadora podrá declarar conformidad con el diseño aprobado por EASA, generalmente de acuerdo al convenio bilateral o acuerdo de trabajo en vigor entre la Autoridad exportadora y EASA. Será aceptable que la declaración incluya excepciones, siempre que hayan sido previamente aceptadas por la DAI, a solicitud de la Autoridad exportadora. En ese caso, el equipo evaluador comunicará al solicitante que se requiere que solucione dichas excepciones previamente a la emisión del certificado de aeronavegabilidad, u obtenga una exención según el art. 71 del Reg. 2018/1139. Las exenciones se tramitarán por AESA.
 - IV. El solicitante deberá presentar además el último certificado de aeronavegabilidad de que haya dispuesto la aeronave. Si este certificado de aeronavegabilidad se emitió con validez indefinida, se deberá aportar también el último documento equivalente al certificado de revisión de la aeronavegabilidad que tenga asociado.
 - V. En los casos en los que sea de aplicación la Parte M, la recomendación de emisión del certificado de aeronavegabilidad y certificado de revisión de la aeronavegabilidad será preparada por una organización de gestión de la aeronavegabilidad continuada u organización de mantenimiento conforme a sus procedimientos (M.A.904(b)).

En los casos en los que sea de aplicación la Parte ML, el certificado de revisión de aeronavegabilidad será preparado por una organización con privilegios o personal certificador Parte 66 conforme a sus procedimientos (ML.A.906).

- VI. Se comprobará la documentación aportada sobre niveles de ruido o la no procedencia del certificado. La información sobre niveles de ruido puede provenir del manual de vuelo (o suplemento al manual de vuelo si se hubieran introducido modificaciones posteriores que afecten a los niveles de ruido), un certificado del fabricante o el certificado de niveles de ruido anterior.
3. A continuación, el equipo evaluador procederá a la revisión de los registros históricos (estado de Directivas de Aeronavegabilidad, AWLs, CMRs, Modificaciones, Revisiones de Aeronavegabilidad, componentes de vida límite...) como comprobación adicional a la propia emisión del ARC (parte ML) o recomendación para la emisión del certificado de aeronavegabilidad y certificado de revisión de la aeronavegabilidad presentada (Parte M):
 - I. La investigación se centrará en el periodo de tiempo posterior a la fecha en la cual se dispone de evidencia de que la aeronave era conforme a un diseño aprobado por EASA y cumplía con las directivas de aeronavegabilidad aplicables. Si no se dispone de dicha evidencia, la investigación cubrirá toda la vida de la aeronave.
 - II. Según proceda, y considerando tanto la propia aeronave como sus motores y hélices, se tendrá en cuenta:
 - a) Respecto al certificado de tipo: si la documentación aportada no acredita que haya existido conformidad con el diseño de tipo aprobado por EASA, el solicitante deberá aportar documentación de producción (certificado de tipo y sus hojas de datos, con indicación de las derogaciones, desviaciones y exenciones que pueda tener) respecto al cual la aeronave era conforme, para su comparación con el certificado de tipo (o especificación concreta de aeronavegabilidad) aprobado por EASA.
 - b) Respecto a los certificados de tipo suplementarios, cambios y reparaciones posteriores a la producción: deberán estar aprobados por EASA (se incluyen aquí las aprobaciones previas a EASA que cumplen con los art. 3 a 6 del Reg. 748/2012), o directamente aceptados en virtud de los convenios bilaterales o acuerdos de trabajo aplicables (ver web de EASA).
 - c) Respecto a las directivas de aeronavegabilidad: se tendrán en cuenta, además de las emitidas por el Estado de diseño, aquellas que EASA haya podido emitir (ver web de EASA), o AESA, como medida excepcional según el art. 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.
 - III. En el caso de que se haya concedido la excepción de Suecia, durante este examen de la documentación y la posterior inspección de la aeronave (que será obligatoria) se hará especial hincapié en verificar que:
 - el historial de la aeronave esté completo y sea suficiente para establecer el estándar de producción y modificación;
 - la aeronave fue fabricada de conformidad con el diseño de tipo que sirvió de base para el certificado de tipo EASA;
 - la aeronave es conforme al diseño de tipo aprobado en virtud de un certificado de tipo;
 - cualquier certificado de tipo suplementario, cambio o reparación ha sido aprobada de conformidad con la Parte 21;
 - se han cumplido las directivas de aeronavegabilidad aplicables;
 - se deberá establecer que los resultados de la investigación guardan coherencia con los resultados de la investigación efectuada por la organización que examine la aeronavegabilidad de conformidad con la Parte M o Parte ML según aplique.
4. El equipo evaluador requerirá al solicitante que presente el plan de aceptación de la aeronave que ha previsto con el anterior propietario, incluidas fechas probables. Si se ha requerido, este plan incluirá la presentación de la aeronave a la Autoridad para su inspección, preferiblemente en territorio español.

5. El equipo evaluador confirmará al solicitante si es necesario realizar la inspección física.
 - I. En caso de llevarse a cabo la inspección física, una vez finalizada, si existen constataciones procederá a emitir la correspondiente diligencia de actuación F-DSA-PGIA-05 acompañada de la Parte 4 del informe técnico F-DAI-CDA-05. Si no existen constataciones se pasará directamente a la Fase de Dictamen técnico.
 - II. Si la aeronave estuviera ubicada en un lugar no propiedad del solicitante, (un aeródromo privado, por ejemplo), el propio solicitante deberá de gestionar los permisos de los inspectores de entrada al recinto.
6. Previamente a la inspección física, el solicitante deberá aportar:
 - I. Declaración de cumplimiento con los requisitos de letreros, listado y marcas de instrumentos incluidos en el punto 21.A.175 y de identificación de aeronave según el punto 21.A.182. Cumpliendo con el Real Decreto 384/2015, 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, así como con los requisitos de la Resolución de 27 de marzo de 2015, sobre información e instrucciones de emergencia para los pasajeros en aeronaves de bandera española que realicen transporte aéreo comercial, encontrándose en inglés y en castellano

Según la orden FOM/1687/2015, la placa de identificación de matrícula de la aeronave deberá estar fijada de tal manera que sea accesible y legible y que no se evite pueda ser ilegible o se desprenda durante el servicio normal, o se pierda o resulte destruida en un accidente.
 - II. Póliza o certificado de seguro en vigor, conforme a la legislación vigente.
 - III. Solicitud de emisión de licencia de estación de aeronave, a través del formato **F-DAI-CDA-07**, el cual incluirá una declaración del solicitante donde confirme que la lista de equipos aeronáuticos emisores propuesta es correcta y que los equipos funcionan satisfactoriamente.
 - IV. Si se supera el plazo de 60 días entre la fecha de la declaración de la Autoridad exportadora y la presentación de la aeronave (21.A.174(c)), el solicitante deberá aportar actualización de los registros históricos y, si además la fecha de la recomendación para la emisión del certificado de aeronavegabilidad y certificado de revisión de la aeronavegabilidad también superase el plazo de 60 días, una recomendación actualizada en el caso de aeronaves para la parte M.
 - V. En relación a los requisitos medioambientales:
 - Declaración de que la aeronave completa cumple, en la fecha de emisión de su primer certificado de aeronavegabilidad, los requisitos sobre emisiones de CO₂ aplicables.
 - Declaración, si aplica, de que el motor completo cumple, en la fecha de fabricación, los requisitos sobre emisiones de escape aplicables.
7. 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 certificado de aeronavegabilidad solicitado, se deben referenciar en el certificado de aeronavegabilidad. Estas pueden proceder de:
 - I. Aquellas incluidas en el certificado de aeronavegabilidad anterior y que sigan siendo aplicables. Se comprobará que éstas incluyen las derivadas del certificado de tipo (especialmente si es restringido) o de la especificación concreta de aeronavegabilidad correspondiente, revisando si estos documentos establecen limitaciones de uso, incluidas restricciones de espacio aéreo.

- II. Discrepancias detectadas durante el proceso de inspección, que no impidan la emisión del certificado de aeronavegabilidad pero que deban considerarse. En particular, se harán constar las posibles exenciones según el art. 71 del Reg. 2018/1139, dado que en caso de que expiren sin haber emitido EASA la aprobación correspondiente, el certificado de aeronavegabilidad perderá su validez.
 - III. 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.
8. Las deficiencias detectadas que obliguen a detener este proceso serán notificadas utilizando el formato **F-DSA-PGIA-20B**. En el caso de que no se pueda comprobar el cumplimiento completo con los requisitos aplicables para la emisión, transcurrido el plazo concedido se dará el procedimiento por caducado, mediante el formato **F-DSA-PGIA-09**.

4.5 NOTIFICACIÓN DEL DICTAMEN TÉCNICO AL INTERESADO

1. A la finalización completa del proceso de evaluación para aeronaves tanto nuevas como usadas, se procederá al cierre de la actuación inspectora por el que el inspeccionado recibirá el Dictamen Técnico F-DSA-PGIA-07 adjuntado el correspondiente informe técnico **F-DAI-CDA-05**.
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), para ello el funcionario responsable firmará y notificará al interesado el formato **F-DSA-PGIA-08**.

4.6 EMISIÓN

1. En el caso de subsanación de las deficiencias que pudiera ver en el Dictamen Técnico, el equipo evaluador propondrá al Jefe de la Unidad correspondiente la emisión del certificado de aeronavegabilidad y certificado de niveles de ruido solicitados.

Para la primera emisión del CdA, el proceso irá acompañado de la emisión del certificado de ruido y de la licencia de estación, aunque puede no ser aplicable la emisión del certificado de ruido ni licencia de estación. El certificado de aeronavegabilidad propuesto incluirá, si procede, las condiciones, restricciones y limitaciones que se hayan considerado pertinentes.

2. La emisión del certificado de aeronavegabilidad formato EASA 25, o Certificado de aeronavegabilidad restringido formato EASA 24 se realizará de forma electrónica.
3. En el caso de aeronaves a las que le aplique la Parte M, cuando corresponda:
 - I. AESA emitirá también electrónicamente mediante el SIPA el ARC inicial (formato EASA 15a) para aeronaves nuevas.
 - II. Para aeronaves usadas de Estado miembro con el ARC caducado será la organización de gestión de la aeronavegabilidad quien emita el ARC.
 - III. Para aeronaves usadas de Estado miembro que provengan con el ARC en vigor se incorporará la matrícula española al certificado de revisión de la aeronavegabilidad presentado, siguiendo siempre lo establecido en el procedimiento **G-DSM-ARC-01**.

- IV. Para aeronaves usadas de Estados no miembros la organización de gestión de la aeronavegabilidad proporcionará una recomendación tanto del ARC como del CDA y será la autoridad quien emita el ARC en base a dicha recomendación.

En el caso de helicópteros entre 1200 kg y 2730 kg que no realicen operaciones de transporte comercial, el ARC podrá ser emitido por cualquier organización de gestión de aeronavegabilidad elegida por el propietario u operador.

4. En el caso de aeronaves a las que le aplique la Parte ML, cuando corresponda:
 - I. AESA emitirá junto con el CDA el ARC 15C en aeronave nuevas de la parte ML, siguiendo siempre lo establecido en el procedimiento **G-DSM-ARC-01**.
 - II. Para aeronaves usadas, la organización con privilegios o el personal certificador parte 66 emitirá el correspondiente Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad.
 - III. En cualquier caso, el ARC no tendrá validez hasta que se emita el CdA correspondiente.
5. A pesar de las advertencias al solicitante, puede suceder que, en el momento de la emisión del certificado de aeronavegabilidad, el ARC esté caducado. En este caso, el solicitante deberá haber iniciado en paralelo la renovación del ARC, y se pospondrá la emisión del certificado de aeronavegabilidad hasta que dicha renovación sea satisfactoria. Llegados a este punto, dado que no se permite renovar el ARC si no se emite antes el certificado de aeronavegabilidad, se podrá seguir una de estas dos opciones (dependiendo de quien vaya a realizar la renovación):
 - I. si va a renovar AESA con una recomendación de ARC: emitir el certificado de aeronavegabilidad y, sin solución de continuidad, renovar el ARC;
 - II. si va a renovar una organización de gestión de la aeronavegabilidad continuada: emitir el certificado de aeronavegabilidad, suspendiéndolo inmediatamente hasta que se renueve el ARC, momento en el cual se levantará la suspensión.
6. Si procede, la emisión del certificado de niveles de ruido se realiza utilizando para ello el formato EASA 45.
7. Igualmente, cuando proceda se emitirá simultáneamente la licencia de estación de aeronave, a través del formato F-DAI-CDA-06.

5. 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.

6. ACTIVIDADES POSTERIORES

6.1 MODIFICACIÓN

A solicitud del titular de la aeronave, se podrán modificar los certificados de aeronavegabilidad, certificado de niveles de ruido y licencia de estación, siempre que justifique la procedencia de la modificación. Una vez finalizada la investigación correspondiente (siguiendo en lo que afecte lo establecido para la propia emisión), si procede modificar el certificado, la Unidad correspondiente procederá a la retirada del anterior (o su anulación electrónica si fue emitido mediante el SIPA) y a la emisión del nuevo certificado. El campo “Ejemplar Nº” del nuevo certificado será el número consecutivo siguiente al anterior.

Solamente AESA puede modificar o enmendar un certificado de aeronavegabilidad o de niveles de ruido (21.A.177, 21.A.207). Un certificado de aeronavegabilidad o de niveles de ruido con enmiendas o modificaciones no introducidas por AESA se considerará sin validez.

- La solicitud de modificación del certificado de aeronavegabilidad se presentará por el interesado a través del propio formato de solicitud **F-DAI-CDA-02**. El solicitante deberá ser el titular registral de la aeronave, o un representante del mismo debidamente acreditado, y deberá indicar al menos la siguiente información:
 - i. Matrícula de la aeronave
 - ii. Identificación del documento que se desea modificar
 - iii. Descripción de la necesidad y procedencia de la modificación
 - iv. Documentación justificativa de la necesidad y procedencia de la modificación que adjunta con la solicitud.

El solicitante deberá presentar en la Unidad correspondiente su solicitud de modificación del Certificado de aeronavegabilidad o Certificado de niveles de ruido, utilizando para ello el formato **F-DAI-CDA-02**, dirigida al Jefe de la Unidad correspondiente. La solicitud deberá estar completamente rellena y acompañada de la documentación justificativa de las razones y procedencia del cambio. Dado que no está establecida tasa alguna para este trámite, no se requiere la presentación de ninguna justificación al respecto.

En el caso de querer modificar sólo la Licencia de Estación de Aeronave, ésta podrá modificarse sin la necesidad del formato **F-CD-CDA-02**, a través de la solicitud de modificación de licencia de estación, a través del formato **F-DAI-CDA-07**.

Una vez recibida la solicitud, el Jefe de la Unidad correspondiente será el responsable de gestionar la recepción administrativa de la solicitud. Se dará de alta un número de expediente que identificará de forma única al procedimiento iniciado con dicha 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 la acreditación de la representación para solicitar en nombre de otra persona física), se le requerirá al solicitante que la subsane a través del formato **F-DSA-PGIA-01B**.

Licencia de estación de Aeronave únicamente se modificará si existen inclusiones de nuevos equipos aeronáuticos, eliminación de equipos existentes, o cambios en los modelos de los equipos de aviónica emisores, no siendo necesario el cambio si el cambio fuese la sustitución de un equipo por otro del mismo modelo.

Para cambios en el certificado de niveles de ruido se comprobará la documentación aportada sobre niveles de ruido. El equipo evaluador deberá verificar esta información en la página web de EASA (bien en las hojas de datos de ruido del certificado de tipo, bien en las bases de datos Excel). En caso de duda, se consultará a la DAI, quien a su vez podrá consultar a EASA.

Una vez finalizada la determinación de la procedencia de la solicitud de cambio, y completada satisfactoriamente la inspección documental, se emitirá directamente el/los documento/s (CdA, CR, LEA) modificado/s.

En el caso de que no se demuestre o no se pueda comprobar la procedencia del cambio, o los documentos presentados no justificasen adecuadamente el mismo, se efectuará una notificación al interesado utilizando el formato Requerimiento de Documentación (**F-DSA-PGIA-20B**).

Si en el plazo de subsanación, el interesado presentará las justificaciones que permitan considerar procedente la solicitud, se seguirá adelante con el proceso.

Si la subsanación presentada no se considera válida, se propondrá la denegación de la solicitud, formato **F-DSA-PGIA-09**.

6.2 TRANSFERENCIA

En caso de que la aeronave cambie de titular registral, permaneciendo en el Registro de Matrícula de Aeronaves español, los certificados de aeronavegabilidad y de niveles de ruido se transfieren con la aeronave, no siendo pues necesaria la emisión de nuevos certificados (21.A.179, 21.A.209(a)).

La transferencia de otro Estado Miembro a España se tramitará según se establece en el procedimiento de emisión.

6.3 RENOVACIÓN

Los certificados de aeronavegabilidad y de niveles de ruido, así como la licencia de estación de aeronave, se emiten con validez ilimitada, por lo que no se requiere renovación. En cualquier caso, si se detecta que un certificado ha dejado de ser válido, se procederá a su suspensión o revocación (21.A.181(a), 21.A.211(a)).

Aquellas aeronaves con matrícula española que tengan el ARC caducado desde hace más de 5 años, deberán volver a realizar la solicitud de CdA a la Unidad correspondiente, a través del **F-DAI-CDA-02**, la cual será inspeccionada siguiendo los pasos de Aeronave Usada de Estado no Miembro, reemplazando el requisito de Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación por la información contenida en el último ARC válido que tuvo.

6.4 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 en 21.A.181(a) o 21.A.211(a).

Finalmente, si se trata de una baja en el RMA, o si el titular renunciara al certificado, 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 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 (21.A.181(b), 21.A.211(b)), en el caso de que se emitiera por medios convencionales, dará lugar al correspondiente expediente sancionador según la Ley 21/2003.

En el caso en que RMA haya cancelado una matrícula debido a que el Certificado de Aeronavegabilidad lleve caducado cinco años o más, o bien se haya dado de baja la matrícula por accidente, el certificado de aeronavegabilidad será revocado.

7. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
ARC	AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – CERTIFICADO DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
AMC	MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
AV	AUTORIZACIÓN DE VUELO
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CAO	ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA
CdA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
CA	COORDINADOR/A DE AERONAVEGABILIDAD
CdAEXPT	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD PARA LA EXPORTACIÓN
CR	CERTIFICADO DE NIVELES DE RUIDO
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DOA	ORGANIZACIÓN DE DISEÑO APROBADA
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DSA	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES – DIRECTOR/A DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
GM	MATERIAL GUÍA
JAR	REQUISITOS AERONÁUTICOS CONJUNTOS – JOINT AVIATION REQUIREMENTS
JDAEA	JEFE/A DE DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
JDAI	JEFE/A DE DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
LEA	LICENCIA DE ESTACIÓN DE AERONAVES
OACI	ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
POA	ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN APROBADA
RMA	REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES
SCP	SERVICIO DE CERTIFICADOS Y PERMISOS
SIPA	SISTEMA INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS