

Guía para operadores no comerciales con aeronaves moto propulsadas complejas



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	07/08/2023	Describir brevemente el motivo de la Edición
02	Desde publicación	Se indica la posibilidad de operar desde el momento en que se presenta la declaración.

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LEY 39/2015	LEY 39/2015 DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
REGLAMENTO (UE) 965/2012	REGLAMENTO (UE) 965/2012 DE LA COMISIÓN DE 5 DE OCTUBRE DE 2012 POR EL QUE SE ESTABLECEN REQUISITOS TÉCNICOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES AÉREAS EN VIRTUD DEL REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
REGLAMENTO (UE) 2018/1139	REGLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 4 DE JULIO DE 2018 SOBRE NORMAS COMUNES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y POR EL QUE SE CREA UNA AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) 2111/2005, (CE) 1008/2008, (UE) 996/2010, (CE) 376/2014 Y LAS DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CE) 552/2004 Y (CE) 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y EL REGLAMENTO (CEE) 3922/91 DEL CONSEJO
REGLAMENTO (UE) 923/2012	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) NO 923/2012 DE LA COMISIÓN DE 26 DE SEPTIEMBRE DE 2012 POR EL QUE SE ESTABLECEN EL REGLAMENTO DEL AIRE Y DISPOSICIONES OPERATIVAS COMUNES PARA LOS SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
R.D 1180/2018	REAL DECRETO 1180/2018, DE 21 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE DESARROLLA EL REGLAMENTO DEL AIRE Y DISPOSICIONES OPERATIVAS COMUNES PARA LOS SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
DSA	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
MEL	LISTA DE EQUIPO MÍNIMO
NCC	OPERACIONES AÉREAS NO COMERCIALES CON AERONAVES MOTO-PROPULSADAS COMPLEJAS
SERA	STANDARDISED EUROPEAN RULES OF THE AIR
SIPA	SISTEMA INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS
SOP	PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS ESTÁNDAR

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	5
2.	DEFINICIONES.....	5
3.	DECLARACIÓN	7
4.	PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN	8
4.1.	Identificación del declarante	8
4.2.	Aprobación de la MEL de la/s aeronave/s que va a operar	9
4.3.	Arrendamiento y matriculación de la/s aeronave/s que va a operar.....	9
4.4.	Presentación de la declaración	9
4.5.	Contenido de la declaración	10
4.6.	Gestión de la declaración por AESA.....	11
5.	APROBACIÓN PARA OPERACIONES NCC SIN TRIPULACIÓN DE CABINA CON AERONAVES CON UNA MOPSC SUPERIOR A 19	12
6.	APROBACIÓN PARA CARGAR COMBUSTIBLE/ENERGÍA EN UN HELICÓPTERO CON LOS MOTORES ENCENDIDOS O CON LOS ROTORES GIRANDO	12
7.	AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR OPERACIONES POR DEBAJO DE LAS ALTURAS MÍNIMAS .	12
8.	APROBACIONES ESPECÍFICAS (PARTE SPA)	15
9.	VUELOS DE VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO.....	15
10.	CAMBIOS EN LA DECLARACIÓN/AUTORIZACIÓN/APROBACIÓN Y CESE DE LAS OPERACIONES	16

1. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es establecer qué pasos han de seguir, y qué consideraciones han de tener en cuenta, los operadores de aeronaves que realicen determinadas operaciones sujetas a declaración responsable, con anterioridad al inicio de las mismas.

Esta guía es de aplicación a todos los operadores sujetos al cumplimiento del Anexo VI del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas. Esto es, aquellos operadores que realicen operaciones no comerciales con aeronaves moto propulsadas complejas (NCC) cuyo lugar de residencia esté radicado en España y que presentarán ante AESA, previo al inicio de la actividad, declaración de cumplimiento, ORO.DEC.100.

Los operadores no comerciales con aeronaves moto-propulsadas complejas registradas en un estado miembro de EASA y que tienen la aeronave basada fuera de la UE deben cumplir con el Anexo 6 de OACI. Dichos operadores deben ponerse en contacto con el Estado de matrícula para obtener asistencia sobre cómo lograr el cumplimiento del Anexo 6 de OACI o de la Parte NCC de EASA.

Para cumplir con los requisitos aplicables, los operadores deben tener en cuenta las siguientes Partes del reglamento (Anexos) con sus Subpartes y los respectivos medios aceptables de cumplimiento (AMC) y el material guía (GM):

Reglamento (EU) 965/2012:

- Anexo VI Parte-NCC en su totalidad.
- Anexo VIII Parte-SPO sólo para *Maintenance Check Flights* (MCF).
- Anexo II Parte-ARO en las secciones en las que sea aplicable.
- Anexo III Parte-ORO en las secciones en las que sea aplicable.
- Anexo V Parte-SPA cuando se tenga o se requiera una aprobación operativa específica.

Se puede encontrar documentación adicional respecto a este tipo de operación en la página web de EASA: [Non-commercial operations with complex motor-powered aircraft \(NCC\) | EASA \(europa.eu\)](#)

2. DEFINICIONES

• Operaciones no comerciales (avión o helicóptero):

Las operaciones no comerciales son básicamente todo lo que no cumple con los criterios de las operaciones comerciales. Por lo tanto, deberíamos comparar la configuración operativa con los criterios asociados a las operaciones comerciales para entender los términos. Por operación comercial se entenderá cualquier operación de una aeronave, a cambio de una remuneración u otra valiosa contraprestación, que esté a disposición del público o, cuando no esté a disposición del público, que se realice en virtud de un contrato entre un operador y un cliente, cuando este último no tenga control sobre el operador.

En otras palabras, si el servicio no está a disposición del público y el cliente; por ejemplo, el propietario de la aeronave; no recibe el transporte a cambio de una remuneración u otra valiosa

contraprestación y tiene control sobre el operador, este tipo de operaciones puede cumplir los requisitos de las operaciones no comerciales.

- **Lugar de residencia de un operador NCC de acuerdo al Reglamento (UE) 965/2012:**

Se dirige principalmente a una persona física. Es el lugar en el que éste cumple con sus obligaciones fiscales.

Se pueden utilizar varios criterios para ayudar a determinar el lugar de residencia de una persona. Entre ellos figuran, por ejemplo:

- (a) la duración de la presencia de una persona en el territorio de los países en cuestión;
- (b) la situación y los vínculos familiares de la persona;
- (c) la situación de la persona en materia de vivienda y su carácter permanente;
- (d) el lugar donde la persona ejerce actividades profesionales o sin ánimo de lucro;
- (e) las características de la actividad profesional de la persona; y
- (f) el Estado miembro en el que la persona reside a efectos fiscales.

- **Aeronave moto-propulsada compleja:¹**

- Un avión:
 - con una masa máxima de despegue superior a 5.700 kg, o
 - certificado para una configuración máxima de más de diecinueve asientos de pasajeros, o
 - certificado para operar con una tripulación mínima de al menos dos pilotos, o
 - equipado con un(os) motor(es) turborreactor(es) o más de un motor turbohélice.
- Un helicóptero certificado para:
 - una masa máxima de despegue superior a 3175 kg, o
 - una configuración máxima de más de nueve asientos de pasajeros, u
 - operar con una tripulación mínima de al menos dos pilotos.
- Una aeronave de rotor basculante.

- **Vuelo de verificación de mantenimiento ("MCF")²**

Vuelo de una aeronave que posee un certificado de aeronavegabilidad o una autorización de vuelo que se lleva a cabo para detectar problemas o comprobar el funcionamiento de uno o varios sistemas, componentes o equipos después de una operación de mantenimiento en caso de que dicho funcionamiento no pueda comprobarse en los controles en tierra, y que se lleva a cabo en cualquiera de las situaciones siguientes:

¹ Definición número (129) del Anexo I al Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre.

² Definición número (76a) del Anexo I al Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre.

- a) si así lo exigen el manual de mantenimiento de la aeronave u otros datos de mantenimiento emitidos por el titular de la aprobación de diseño que sea responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;
 - b) tras una operación de mantenimiento, si así lo requiere el operador o si así lo propone la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;
 - c) si así lo solicita la organización de mantenimiento para verificar si una rectificación de defectos ha resultado satisfactoria;
 - d) para contribuir a localizar o detectar averías;
- **Niveles para Vuelos de verificación de mantenimiento (“MCF”)³**
 - **Nivel A:** cuando se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad.
 - **Nivel B:** para cualquier vuelo de verificación de mantenimiento que no sea de nivel A.

3. DECLARACIÓN

En cumplimiento del artículo ORO.DEC.100 del Reglamento (UE) 965/2012, los operadores que realicen operaciones NCC, ya sea con avión o helicóptero, deberán facilitar a la autoridad competente, AESA en el caso de que tengan la sede en España, la información contenida en el formulario de declaración responsable recogida en la página web de AESA y de acuerdo al apartado 4 de esta guía. Esto habrá de hacerse antes de iniciar las operaciones. Si el operador es uno de los sujetos contemplados en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; dentro de este grupo entrarán todos los operadores que no sean personas físicas que por su actividad profesional no estén obligados a colegiarse; está obligado a comunicarse con AESA a través de medios electrónicos. Estos operadores presentarán la declaración, o cualquier modificación que realicen en la misma, telemáticamente mediante la aplicación que se facilita en la web de AESA, que les irá requiriendo completar la información mencionada. Ver el siguiente apartado de la presente guía.

Si la declaración comporta toda la información exigida, que se referencia a lo largo de esta guía, AESA acusará recibo de la misma al operador, ARO.GEN.345. Desde el momento de la presentación de la declaración el operador podrá realizar las operaciones tal y como se indican en la misma, siendo válida y reconocida, sin requisitos ni evaluaciones ulteriores, en todos los Estados Miembros EASA, artículo 67 del Reglamento (UE) 2018/1139.

El operador debe de tener en cuenta que, tal y como se establece en el Reglamento (UE) 2018/1139, la declaración que presenta supone la confirmación, bajo su exclusiva responsabilidad, del cumplimiento de los requisitos normativos asociados a las operaciones iniciadas; por ejemplo, haber elaborado un Manual de Operaciones conforme al que va a operar, tener un Sistema de Gestión que cumpla con lo establecido en la norma, etc.

³ Ver requisito SPO.SPEC.MCF.100.

Para la realización del Manual de Operaciones y cumplir con los requisitos del Reglamento (UE) 965/2012 y específicamente el AMC2 ORO.MLR.100, se puede tener en cuenta la el modelo recogido en el siguiente link de la página web de EASA: [www.easa.europa.eu/docx \(live.com\)](http://www.easa.europa.eu/docx/live.com)

Desde que el operador envía la declaración, AESA puede comprobar el cumplimiento de lo declarado o realizarle una inspección de control normativo. El incumplimiento de requisitos, la notificación de constataciones y no subsanación de las mismas, la no presentación ante AESA de documentación requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado o para completar lo omitido en dicha declaración, puede llevar al inicio del procedimiento de imposibilidad de continuar el ejercicio de la actividad.

AESA ha definido la gestión que hace de las declaraciones mediante procedimientos internos, basándose en los puntos ARO.GEN.345 y ARO.GEN.350 del Anexo II del Reglamento (UE) 965/2012.

Según el artículo 67 del Reglamento (UE) 2018/1139, los certificados expedidos por la Agencia o las autoridades nacionales competentes y las declaraciones realizadas por personas físicas y jurídicas en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud **estarán sometidos exclusivamente a las normas, condiciones y procedimientos recogidos en el presente Reglamento y a los requisitos administrativos nacionales**, y serán válidos y reconocidos, sin requisitos ni evaluaciones ulteriores, en todos los Estados Miembros. Esto significa que, una vez presentada la declaración, el interesado podrá realizar las operaciones consignadas en cualquier Estado Miembro; siempre que no necesiten autorización en el territorio en el que se opera, como autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas, por ejemplo, porque la normativa aplicable a la que están sometidos exige una serie de consideraciones.

4. PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN

https://sede.seguridadaaerea.gob.es/AESA_DeclaracionResponsable/Declar_NCC_SPO.aspx

El interesado debe tener en cuenta las siguientes opciones de presentación de la declaración:

- Presentación telemática: Obligatoria en el caso de aquellos operadores que sean personas jurídicas; sociedad anónima, limitada, cooperativa, etc.; y entidades sin personalidad jurídica. Para más información consultar el artículo 14.2 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre.
- Presentación presencial: Únicamente disponible para las personas físicas que deberán generar la declaración a través de la sede electrónica de AESA, imprimirla y presentarla de conformidad con lo establecido en el artículo 16 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre.

4.1. Identificación del declarante

La primera vez que se va a presentar una declaración, **el interesado debe darse previamente de alta como usuario en AESA**. Para ello debe cumplimentar un documento de registro de alta como organización aeronáutica y remitirlo, junto con la documentación que se indica en el mismo, tal como se explica en el sitio web indicado a continuación.

También puede darse la situación de que el interesado esté ya dado de alta porque tenga una declaración presentada o tenga un certificado, por ejemplo, AOC o COE. En ese caso, no haría falta que hiciera este trámite.

El interesado puede visitar en la página web de AESA:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/alta-y-modificacion-de-datos-societarios-de-administrados-entorno-sipa>.

Se puede obtener más información sobre este registro a través de los siguientes correos electrónicos: usuariosDSA.AESA@seguridadaerea.es y ncc.aesa@seguridadaerea.es.

4.2. Aprobación de la MEL de la/s aeronave/s que va a operar

Una vez se haya dado de alta como usuario AESA, el interesado debe solicitar la **aprobación de la MEL de la/s aeronave/s que vaya a operar**, para el ámbito de operaciones NCC.

La MEL sólo se podrá aprobar una vez que:

- se hayan cerrado todos los aspectos técnicos de MEL;
- se haya obtenido la aprobación especial; en caso de que se necesite; y
- **todas las aeronaves para las que se está solicitando la aprobación de la MEL consten a nombre del operador en SIPA, vía Registro de Matrículas de Aeronaves o arrendamiento.**

Para más información contacte con el Servicio MEL de la Dirección de Seguridad de Aeronaves, mel.aesa@seguridadaerea.es. También puede visitar en la página web de AESA: <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/listas-de-equipo-minimo-mel>.

4.3. Arrendamiento y matriculación de la/s aeronave/s que va a operar

Para cualquier cuestión sobre los pasos a seguir para matricular las aeronaves a su nombre, el interesado puede consultar con el Servicio de Registro de Matrículas de Aeronaves de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA), rmac.aesa@seguridadaerea.es. También puede visitar en la página web de AESA: <https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/aeronaves/registro-de-matriculas-de-aeronaves-civiles/registro-de-matriculas>.

En el caso en que pretenda proceder a un arrendamiento, el interesado deberá remitirse a arrendamientos.aesa@seguridadaerea.es. También puede visitar en la página web de AESA: <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/arrendamientos-dry-y-wet>.

4.4. Presentación de la declaración

Una vez obtenida la aprobación de la MEL, el interesado puede entonces presentar la declaración utilizando un certificado digital, cumplimentando la declaración responsable, firmado digitalmente y presentado de forma telemática en AESA. De acuerdo con lo establecido en los artículos 14 y 16 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, La presentación sin certificado digital, cumplimentando el formulario web de declaración responsable e imprimiéndolo para su posterior presentación en el Registro Presencial, solo es posible para las personas físicas.

https://sede.seguridadaerea.gob.es/AESA_DeclaracionResponsable/Declar_NCC_SPO.aspx

En el caso de que se quieran realizar actividades que conlleven operar por debajo de las alturas mínimas SERA, se necesitará la autorización; autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas, apartado 7; correspondiente previamente a la realización de este tipo de operaciones. En este caso, se solicitará la autorización y luego se modificará la declaración para incluir los detalles de la autorización otorgada. **Ver el caso particular de operadores que previamente a solicitar una autorización no tengan activa una declaración como operador NCC, en los apartados correspondientes a la autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas.**

4.5. Contenido de la declaración

El interesado cumplimentará los campos de la declaración según aparezcan en la sede electrónica siendo de obligada cumplimentación los marcados con asterisco.

Habrà de marcar, para cada matrícula o conjunto de las mismas los tipos de operación que solicitan.

En el caso de pretender realizar una actividad por debajo de alturas mínimas, no podrá realizar dicha actividad hasta que disponga de la autorización oportuna.

Al recibir la primera declaración responsable de un operador, AESA le asignará un código que le representará, a partir de ese momento, en su relación con AESA.

Cuando se solicita una autorización para realizar determinadas operaciones en el ámbito NCC, AESA asigna también un código a dicha autorización. Cada vez que se realicen modificaciones en esta autorización, bien porque se realicen modificaciones en la actividad autorizada, porque se incluyan nuevas actividades autorizadas o se supriman aquellas a las que renuncie el operador, la autorización cambiará de número de revisión, incluyendo toda la información actualizada a fecha de dicha revisión.

En la codificación asignada por AESA, el código del operador forma parte del código de la autorización. Esto significa lo siguiente:

- Si el operador que pretende realizar una operación por debajo de alturas mínimas, tiene una declaración activa, ya tiene un código de operador asignado. Por tanto, previo a cambiar la declaración, solicitará la concesión de la autorización y, una vez concedida, actualizará la información contenida en dicha declaración:
 - incluirá la actividad que va a realizar por debajo de alturas mínimas, con las matrículas que realizan esta actividad, enviando la declaración actualizada. Esta actividad podría estar incluida a priori pero no podrá volar por debajo de alturas mínimas hasta que tenga la autorización.
- Pudiera ser que la única actividad que pretende realizar el operador sea una actividad que requiera una autorización y no tenga una declaración activa. En este caso, para conseguir el código del operador, se enviará la declaración completada como si ya tuviera la autorización pero, AESA, la clasificará como pendiente de subsanación o pendiente de autorización. Esto es porque, legalmente, el operador no podrá realizar esas operaciones hasta que no tenga la autorización oportuna, y procederá como antes:
 - Actualizará la primera declaración que envió con el código de la autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas y la volverá a enviar,

verificando AESA la declaración. El operador tendrá en cuenta que es obligatorio, según el ORO.DEC.100, que el operador refleje en la declaración todas las operaciones que realice, con la información requerida, y por tanto deberá realizar dicha actualización y volver a presentar la declaración.

Estos pasos se muestran más detallados a lo largo de la guía.

4.6. Gestión de la declaración por AESA

A la recepción de una declaración, inicial o modificación, AESA verificará si la declaración recibida está incompleta; no contiene toda la información requerida; o contiene información que indique el incumplimiento de los requisitos aplicables. Una vez verificada, se emitirá acuse de recibo, en el plazo de diez días hábiles, según AMC1 ARO.GEN.345, y constará su declaración en estado de activa en el sistema de AESA.

- Aprobaciones previas:
 - Aprobación de la MEL de acuerdo a ORO.MLR.105(b), (f), (g), NCC.IDE.A.105 y NCC.IDE.H.105. Conforme se especifica en el apartado 4.2 de este documento.

El operador debe obtener una aprobación previa o una aprobación específica para determinadas operaciones antes de llevarlas a cabo, de acuerdo a lo especificado a continuación:

- Aprobación para operaciones NCC con aeronaves con una MOPSC superior a 19, que se lleven a cabo sin tripulación de cabina de acuerdo a ORO.CC.100(d). Conforme se especifica en el apartado 5 de este documento.
 - Aprobación para cargar combustible/energía con los motores encendidos o con los rotores girando de acuerdo a NCC.OP.157. Conforme se especifica en el apartado 6 de este documento.
- Aprobaciones específicas: Ver apartado 8 de esta guía.

El sistema filtra las aeronaves que no tengan MEL o no estén dadas de alta en el sistema de modo que no permite enviar la declaración. Téngase en cuenta que, aunque tenga MEL para esa matrícula en otro ámbito y el sistema permita el envío de la declaración, es necesario que en el alcance esté aprobada para el ámbito NCC y con las entradas apropiadas para la actividad que realice. Por tanto, si AESA comprueba que no cumple este requisito bien durante la verificación, bien durante el curso de una inspección en la supervisión, podrá limitar la operación para esas aeronaves.

En el caso de que la verificación no haya sido satisfactoria, se notificará al declarante, en cumplimiento del artículo ARO.GEN.345(b), del Reglamento (UE) 965/2012, para que proceda a subsanar la declaración notificada, o proporcionar la documentación requerida para justificar la información contenida en la declaración, mediante un *Requerimiento de documentación Inspección de control normativo*.

Si el operador no responde al requerimiento de subsanación de la declaración, o de presentación de la información requerida, AESA iniciará el procedimiento para declarar la imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho en aplicación de lo establecido en el artículo 69.4 de la Ley

39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común y de las Administraciones Públicas.

Si el operador responde al requerimiento de subsanación de manera satisfactoria, AESA archivará el expediente.

El hecho de que AESA realice la verificación de la declaración y disponga de diez días para enviar el acuse de recibo no impide que el operador pueda llevar a cabo las operaciones consignadas, siempre que no necesiten autorización o aprobación en el territorio en el que se opera.

Adicionalmente el Jefe de Servicio remitirá vía correo electrónico el formulario **OPS-NCC-P01-F002** solicitando información adicional voluntaria al operador.

5. APROBACIÓN PARA OPERACIONES NCC SIN TRIPULACIÓN DE CABINA CON AERONAVES CON UNA MOPSC SUPERIOR A 19

El operador no comercial con aeronaves moto propulsadas complejas con un MOPSC superior a 19, puede realizar operaciones sin tripulación de cabina de pasajeros, siempre que tenga una aprobación de AESA de acuerdo a ORO.CC.100(d).

Para obtener esa aprobación se han de cumplir las siguientes condiciones:

1. Tener un máximo de 19 pasajeros a bordo.
2. Desarrollar procedimientos incluidos en el MO para esa operación.

El operador debe obtener una aprobación previa para realizar estas operaciones antes de llevarlas a cabo, por lo que AESA deberá tener acceso a su MO.

Para solicitar esta aprobación el operador ha de cumplimentar la parte correspondiente del formato **OPS-NCC-P01-F001** que se puede descargar a través de página web de AESA [Operaciones aéreas | Sede AESA](#).

6. APROBACIÓN PARA CARGAR COMBUSTIBLE/ENERGÍA EN UN HELICÓPTERO CON LOS MOTORES ENCENDIDOS O CON LOS ROTORES GIRANDO

Los operadores con helicópteros en su flota que quieran repostar con los motores encendidos o con los rotores girando, deben tener un procedimiento definido en su MO de acuerdo a NCC.OP.157. Ese procedimiento y cualquier cambio requiere la aprobación de AESA.

Para solicitar esta aprobación el operador ha de cumplimentar la parte correspondiente del formato **OPS-NCC-P01-F001**.

7. AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR OPERACIONES POR DEBAJO DE LAS ALTURAS MÍNIMAS

El operador NCC; independientemente de si su autoridad competente es AESA o no; para llevar a cabo en España ciertas operaciones por debajo de las alturas mínimas y márgenes de

franqueamiento de obstáculos prescritos en el requisito SERA.5005(f) del Reglamento (UE) 923/2012, y siempre que dicha actividad no esté clasificada en España como de alto riesgo, podrá solicitar ante AESA una autorización mediante los formatos que puede encontrar en [Autorización para realizar vuelos por debajo de alturas mínimas SERA | AESA-Agencia Estatal de Seguridad Aérea - Ministerio de Fomento \(seguridadaerea.gob.es\)](https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/solicitud-general) acompañado de la documentación que en dicho formato se indica. Tendrá que cumplimentar los formatos de declaración responsable, y solicitud de la autorización para la realización de vuelos por debajo de alturas mínimas y enviar los formularios completados y la documentación indicada por Registro Solicitud General: <https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/solicitud-general>.

Se distinguen varios ámbitos de operación, cuyos márgenes y condiciones bajo las cuales se puede conceder la citada autorización, se prescriben como sigue:

- Vuelos sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, sobre una reunión de personas al aire libre, para el que serán de aplicación los artículos SERA.3105 del Reglamento (UE) 923/2012 y 5 del Real Decreto 1180/2018.
- Vuelos sobre zonas distintas de la anteriores, en el que serán de aplicación los artículos SERA.5005(f)(2) del Reglamento (UE) 923/2012 y 33 del Real Decreto 1180/2018.
- Vuelos IFR en niveles de vuelo distintos de los aprobados en áreas distintas de terreno elevado o áreas montañosas, en que serán de aplicación los artículos SERA.5015(b)(2) del Reglamento (UE) 923/2012 y artículo 35 del Real Decreto 1180/2018.
- Vuelos VFR nocturnos en que serán de aplicación los artículos SERA.5005(c)(5) del Reglamento (UE) 923/2012 y 31 del Real Decreto 1180/2018.

Podría darse un **caso particular en el que un mismo operador usara varias aeronaves para la misma operación, pero sujetas a diferentes partes del Reglamento (UE) 965/2012**. Por ejemplo, se quiere filmar con una aeronave A, a otra aeronave B. Esta aeronave B estará sujeta a la parte NCC o NCO y necesitará, como A, una autorización para volar por debajo de alturas mínimas. Si las aeronaves son de distintos operadores, para la aeronave B se usará, para la solicitud de esta autorización, el formato recogido en [Autorización para realizar vuelos por debajo de alturas mínimas SERA | AESA-Agencia Estatal de Seguridad Aérea - Ministerio de Fomento \(seguridadaerea.gob.es\)](https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/solicitud-general). En caso de ser ambas aeronaves A y B del mismo operador, para facilitar no tener que usar formatos distintos, se empleará el mismo formato para solicitar la autorización para todas las aeronaves que vayan a participar en la operación. Todas las aeronaves cumplirán los requisitos de SOP, análisis de riesgos y las aplicables según su normativa, prescritas en este procedimiento. Se indicará en la parte de limitaciones, que se trata de una aeronave NCC o NCO participante en la operación en cuestión.

Junto con los formularios mencionados se deberá enviar los SOP y análisis de riesgos de la operación. Una vez conforme con los mismos, AESA emitirá la correspondiente autorización.

La declaración que incluye la actividad para la que se ha solicitado la autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas, en virtud del requisito ORO.DEC.100, se tendrá que presentar una vez obtenida la Resolución de concesión de la autorización, o **modificación** de la última declaración activa, telemática en caso de tener una declaración activa.

En caso de no tener una primera declaración anterior a cuando pretenda declarar una actividad para la que precise autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas, el operador presentará una primera declaración **para asignarle un identificativo a efectos de gestión**

de AESA. Una vez obtenida la autorización podrá realizar la actividad con la realización de vuelos a alturas inferiores a las mínimas SERA.

La declaración la presentará conforme establecido en las secciones anteriores.

Todas las matrículas que quiera operar amparadas en esta autorización tienen que estar en la declaración.

Esas matrículas tendrán una MEL apropiada y tendrán que cumplir todos los requisitos especificados en el SOP.

En el formato de autorización está consignada la revisión del SOP para la que es válida la misma. Esto significa que cada vez que el operador modifique el SOP, y/o análisis de riesgos, lo enviará a AESA para su aprobación. El operador no operará bajo este SOP sino una vez evaluado por AESA. Esta nueva revisión supondrá la modificación de la autorización.

El operador debe tener en cuenta las condiciones bajo las que se emite la autorización y a cuyo cumplimiento queda sujeta la continuidad de su validez y que están recogidas en la misma:

- La presente autorización se concede sin perjuicio del resto de autorizaciones que pudieran requerirse para la realización de las actividades en ella consideradas bien expedidas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea u otras Administraciones Públicas.
- Las modificaciones que afecten a los términos de la presente autorización requerirán la emisión de una nueva autorización.
- Es responsabilidad del operador que el personal estará familiarizado, entrenado y verificado en los procedimientos desarrollados y operará de conformidad con éstos.
- Las aeronaves que realicen esta operación estarán incluidas en la declaración de cumplimiento presentada por el operador en cumplimiento con ORO.DEC.100 y cumplirán con todos los requisitos aplicables.
- El operador deberá notificar a AESA la realización de cualquiera de las operaciones bajo la presente autorización con antelación suficiente que permita planificar una posible inspección, aportando la información sobre el vuelo requerido por la Autoridad:
 - descripción de los vuelos incluyendo el lugar y hora estimada de salida y llegada,
 - altura sobre obstáculos,
 - zonas y puntos donde prevea el sobrevuelo sobre aglomeraciones indicando alturas y puntos de sobrevuelo antes de comenzar las operaciones,
 - anexo con un mapa sobre la localización de los vuelos, incluyendo las rutas del recorrido, sus altitudes mínimas y altura sobre obstáculos,
 - estudio de obstáculos y performances requeridas,
 - cualquier otra información relevante,
 - así como los riesgos específicos de la operación.
 - En caso de que el vuelo se efectúe sobre aglomeraciones, enviar, con antelación suficiente, la Carta de interés general del organismo competente de la Comunidad Autónoma, para que AESA evalúe si considera necesario pedir a la DGAC un informe

sobre la consideración de reconocimiento de interés general, en cumplimiento del Artículo 5 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

- Deberá informar cuando se realicen los entrenamientos y verificaciones relativos a la actividad contenida en esta autorización.

8. APROBACIONES ESPECÍFICAS (PARTE SPA)

Si para la realización de sus operaciones, el operador necesita contar con una aprobación específica sujeta al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Anexo V parte SPA del Reg. (UE) 965/2012, se seguirá lo establecido en el procedimiento específico de aprobaciones específicas. En la sede electrónica podrá encontrar los formatos de solicitud apropiados, [Emisión de Aprobaciones Especiales | Sede AESA \(seguridadaerea.gob.es\)](#), debiendo tomar aquellos que la aplicación les facilite de la edición en vigor del procedimiento interno que sigue AESA para este tipo de aprobaciones. Para más información sobre la obtención de una aprobación específica para un operador NCC contacte con ncc.aesa@seguridadaerea.es.

En caso de que necesite obtener una aprobación específica, el interesado deberá solicitar esta aprobación al Servicio de Aprobaciones de Operador Aéreo de la DSA de AESA.

La siguiente tabla muestra aquellas aprobaciones específicas que puede solicitar un operador NCC:

SUBPARTE SPA	APLICACIÓN	OBSERVACIONES
B: PBN	SÍ	Aprobación específica y excepciones conforme requisito NCC.OP.116.
C: MNPS	SÍ	
D: RVSM	SÍ	
E: LVO	SÍ	Se incluyen también las operaciones con créditos operacionales.
G: DG	SÍ	Aprobación específica y excepciones conforme requisito NCC.GEN.150.
K: HOFO	SÍ	Únicamente para helicópteros
M: EFB	NO(*)	El operador puede hacer uso de EFB si cumple con los requisitos NCC.GEN.130 y NCC.GEN.131.
N: PINS-VFR	SI	Únicamente para helicópteros

9. VUELOS DE VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO

Un operador no comercial con aeronave moto propulsada compleja (NCC) que realice vuelos de verificación de mantenimiento MCF, además de cumplir con la parte ORO y NCC deberá cumplir para estos vuelos con la Sección 5 Maintenance Check Flights (MCF) de la Subparte E *Specific Requirements* del Anexo VIII (Parte SPO).

Cuando el operador NCC quiera realizar estos vuelos es necesario que el operador modifique su declaración para indicar que se realizan MCF. Para ello, en la aplicación informática dedicada a la presentación y modificación de la declaración de cumplimiento, https://sede.seguridadaaerea.gob.es/AESA_DeclaracionResponsable/Declar_NCC_SPO.aspx, deberá modificar su declaración marcando la realización de, además de operaciones NCC, operaciones SPO y marcar la realización de actividades MCF.

Para la realización de vuelos de Nivel A se requiere una cualificación específica para la tripulación de vuelo de acuerdo con SPO.SPEC.MCF.115, y el desarrollo de:

- Programa de vuelo, conforme a lo indicado en SPO.SPEC.MCF.105, y
- los procedimientos asociados definidos en el MO o en un Manual de Vuelo de Verificación de Mantenimiento, conforme a lo indicado en SPO.SPEC.MCF.110.

Para la realización de estos vuelos se puede consultar la [Guía de Vuelos de Verificación de Mantenimiento \(MCF\)](#) en la página web de AESA.

10. CAMBIOS EN LA DECLARACIÓN/AUTORIZACIÓN/APROBACIÓN Y CESE DE LAS OPERACIONES

Cuando tenga lugar un cambio que afecte a los términos en los que la autorización/aprobación está concedida, o se pretenda cambiar el alcance de la autorización/aprobación, habrá de solicitarse una modificación de esta; el formato de solicitud es el mismo que para la emisión inicial, completando los campos apropiados. Los procedimientos SOP y el análisis de riesgo asociado que debe realizar el operador, deberán ser evaluados y de conformidad por parte de AESA para conceder la modificación de la autorización/aprobación. Si el operador implementa cambios sin haber notificado la nueva evaluación de riesgos y SOPs, se procederá a suspender, limitar o revocar la autorización/aprobación, según corresponda, ARO.GEN.300(a)(1).

En virtud del artículo ORO.DEC.100, toda vez que el interesado pretenda modificar las matrículas que operan actividades declaradas, pretenda declarar nuevas actividades que realizar, haya obtenido una autorización para realizar operaciones por debajo de las alturas mínimas, aprobación SPA, cambie la información que ha de consignar en la declaración, lo hará mediante la presentación de la declaración modificada mediante los mismos pasos que realizó para presentar la declaración inicial.

El operador debe prestar atención al hecho de que, si el cambio afecta a las entradas de la MEL, porque se haya incluido nuevo equipo cuya instalación requiera un STC; por ejemplo, porque previamente se haya especificado que sólo realizaría operaciones VFR diurnas o no sobre agua y ahora han cambiado esos términos que se incluyen en el preámbulo, porque se han incluido ciertos equipos, porque se han incluido matrículas, etc.; tiene que tener la MEL apropiada aprobada por parte de AESA para que la modificación de la autorización sea válida. Para cualquier duda al respecto consulte con el Servicio MEL de AESA tal y como se indicó anteriormente.

Este requisito también establece que ha de notificar el cese de la operación a AESA. Presentará el cese a través de la aplicación Declaración responsable de la sede electrónica de AESA.