

Guía para operadores no comerciales con aeronaves moto propulsadas complejas



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APPLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	07/08/2023	Describir brevemente el motivo de la Edición
02	04/06/2024	Se indica la posibilidad de operar desde el momento en que se presenta la declaración.
03	Desde publicación	Actualización de la redacción y nuevo formato para presentaciones y solicitudes de aprobaciones.

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) N° 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. OBLIGACIONES Y PRIVILEGIOS DEL DECLARANTE.....	7
4. PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN.....	7
4.1. Modos de presentación	7
4.2. Identificación del declarante	8
4.3. Aprobación de la MEL de la/s aeronave/s que va a operar.....	8
4.4. Matriculación y arrendamiento de la/s aeronave/s que va a operar.....	9
4.5. Presentación de la declaración responsable	9
4.6. Gestión de la declaración por AESA.....	10
5. APROBACIONES ESPECÍFICAS (PARTE SPA)	10
6. VUELOS DE VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO.....	11
7. CAMBIOS EN LA DECLARACIÓN/APROBACIÓN	12
7.1. Cambios en la declaración	12
7.2. Cambios en una aprobación	12
8. SUPERVISIÓN DE LOS REQUISITOS	12
9. CESE DE OPERACIÓN.....	13

1. OBJETO Y ALCANCE

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.

Para cumplir con los requisitos aplicables, los operadores deben tener en cuenta las siguientes Partes (Anexos) con sus Subpartes y los respectivos medios aceptables de cumplimiento (AMC) y el material guía (GM), del **Reglamento (UE) 965/2012**:

- 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.
- Anexo VI Parte-NCC en su totalidad.
- Anexo VIII Parte-SPO sólo para *Maintenance Check Flights (MCF)*.

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 \(europa.eu\)](https://europa.eu/easa/non-commercial-operations-with-complex-motor-powered-aircraft-ncc)

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:

- 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.

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.

- **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. OBLIGACIONES Y PRIVILEGIOS DEL DECLARANTE

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; como por ejemplo, haber elaborado un Manual de Operaciones conforme al que va a operar o tener un Sistema de Gestión que cumpla con lo establecido en el reglamento.

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 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))

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.

4. PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN

4.1. Modos de presentación

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 en papel:** 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.

³ Ver requisito SPO.SPEC.MCF.100.

4.2. Identificación del declarante

Para poder presentar una declaración, el interesado debe estar dado de alta como usuario en AESA.

Si no está dado de alta previamente, 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 siguiente enlace:

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

Si el interesado ya está dado de alta porque tenga otra declaración presentada o un certificado, por ejemplo, AOC o COE, no tiene que hacer este trámite.

Se puede obtener más información sobre este registro a través de los siguientes correos electrónicos:

usuariosDSA.AESA@seguridadaerea.es y ncc.aesa@seguridadaerea.es.

4.3. 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>.

NOTA: 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 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.

4.4. Matriculación y arrendamiento 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>.

4.5. Presentación de la declaración responsable

Una vez obtenida la aprobación de la MEL, el interesado puede presentar la declaración responsable en la sede electrónica de AESA, utilizando un certificado digital y firmando electrónicamente:

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

NOTA: 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.

Adicionalmente a la Declaración Responsable, el operador dispone del formato **OPS-NCC-P01-F001** de “Presentaciones y solicitudes de aprobaciones NCC”, en el que se incluyen demostraciones de cumplimiento y solicitudes para ciertas operaciones con aprobación previa requerida:

- Carátula.
- Anexo I A/H: Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento.
- Anexo II: Para 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). Las condiciones son:
 - Tener un máximo de 19 pasajeros a bordo.
 - Desarrollar procedimientos incluidos en el MO para esa operación
- Anexo III: Para cargar combustible/energía en helicóptero con los motores encendidos o con los rotores girando. La condición es tener un procedimiento definido en su MO de acuerdo a NCC.OP.157.

En caso de querer realizar operaciones para las que el Reg. (UE) 965/2012 ha establecido requisitos específicos (Parte-SPA) y la necesidad de aprobación previa, consulte el apartado 5 de esta guía.

4.6. Gestión de la declaración por AESA

A la recepción de una declaración, inicial o modificación de una ya presentada, AESA verificará que sea completa y cumpla los requisitos aplicables.

Si la verificación es positiva 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.

Si la verificación no ha sido satisfactoria, se notificará al declarante, en cumplimiento del ARO.GEN.345(b) para que proceda a subsanar la declaración, 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 aprobación en el territorio en el que se opera.

Adicionalmente, AESA podrá remitir vía correo electrónico los formatos necesarios solicitando información adicional al operador.

5. 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 Específicas \(NCC, NCO y SPO\)](#), debiendo tomar la última edición en vigor. 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.

En caso de no disponer de primera declaración responsable previa a la solicitud de aprobación SPA, se enviará la primera declaración responsable completa sin la información correspondiente al punto de aprobaciones, a los efectos de asignar un identificativo al operador para gestión de AESA. Una vez obtenida la aprobación, el operador modificará la declaración para incluir la información relativa a la aprobación, tal y como se indica en el apartado 7.

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

6. 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.seguridadaerea.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.

7. CAMBIOS EN LA DECLARACIÓN/APROBACIÓN

7.1. Cambios en la declaración

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 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; como 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, o porque se hayan incluido ciertos equipos, o matrículas, etc.; tiene que tener la MEL apropiada previamente 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.

En el caso de cambio del Director Responsable, el nuevo cargo debe estar dado de alta como usuario en AESA, tal y como se indica en el apartado 4.2, alegando modificación de usuario como nombramiento/cese y cambio en el apoderamiento. Se deben adjuntar los poderes a tal efecto junto con un documento en el que se muestre el cese del anterior titular y nombramiento del nuevo Director Responsable.

7.2. Cambios en una aprobación

Cuando tenga lugar un cambio que afecte a los términos en los que una aprobación está concedida, o se pretenda cambiar el alcance de la aprobación, tendrá de solicitar 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 aprobación. Si el operador implementa cambios sin haber notificado la nueva evaluación de riesgos y SOPs, se procederá a suspender, limitar o revocar la aprobación, según corresponda, ARO.GEN.300(a)(1).

8. SUPERVISIÓN DE LOS REQUISITOS

Desde el momento 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.

9. CESE DE OPERACIÓN

Cuando se proceda a un cese en las operaciones, el operador está obligado a notificarlo a AESA a través de la aplicación declaración responsable NCC/SPO de la sede electrónica de AESA:

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