

Gestión del cambio en aeropuertos

Actividad de Apoyo a AFAC México en ATM, ADR & ENV

Día 6 ADR; sesión 2

29 Junio 2020

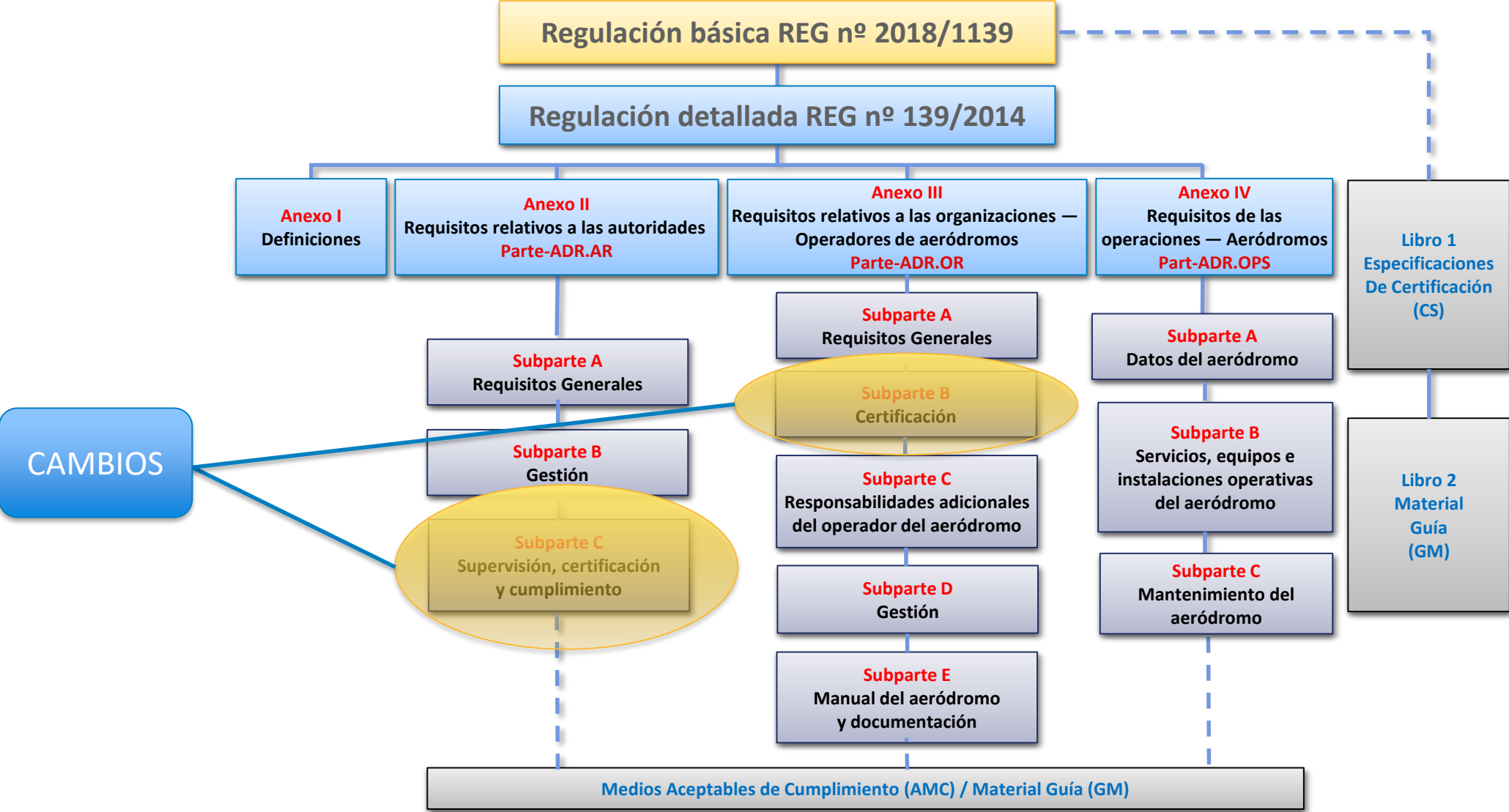
Your safety is our mission.

Contenido

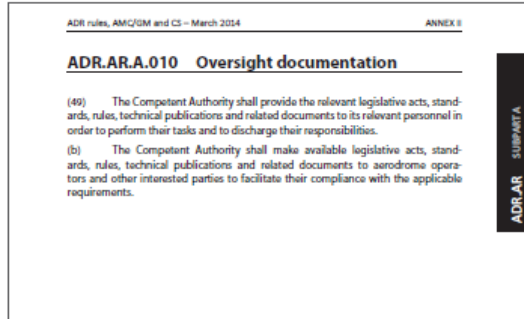


1. Introducción
2. Marco normativo
3. Concepto de cambio
 - i. Definición de cambio
 - ii. Tipos de cambios
 - iii. Fases del cambio
4. Análisis de un posible cambio
5. Clasificación del cambio
 - i. Cambios de Clase 1 y 1A
 - ii. Cambios de Clase 2
 - iii. Cambios de Clase 3
6. Tramitación del cambio
 - i. Determinación de la necesidad de aprobación
 - ii. Evaluación del impacto
 - iii. Gestión de riesgos
7. Implantación del cambio
8. Cambios en personal clave del aeropuerto
9. Autorizaciones de carácter puntual
10. Supuesto práctico

Marco normativo



Marco normativo

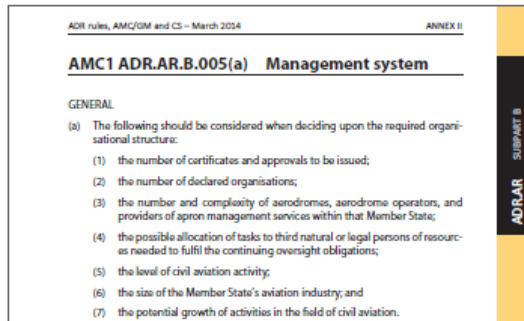


Requisito (IR):



Se encuentra directamente en los **anexos** del REG 139/2014

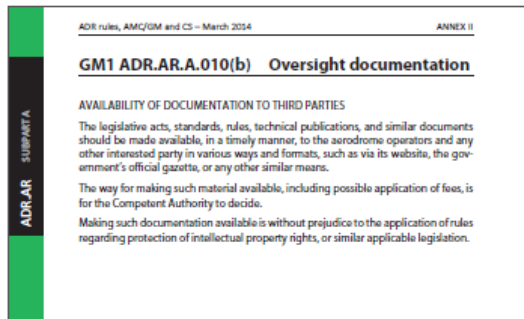
ADR (Aeródromos)	AR (Autoridad) OR (Organización) OPS (Operaciones)	A, B, C, D, E (Subparte)	010, 015, 020, ... (número del requisito)
------------------	--	-----------------------------	--



Medio aceptable de cumplimiento (AMC):



- Material publicado por EASA
- Puede haber uno o varios por requisito, también hay requisitos sin AMC asociado
- Misma codificación que el requisito (IR) al que apunta con AMC delante



Material guía (GM):



- Material publicado por EASA
- Puede haber uno o varios por requisito, también hay requisitos sin GM asociado
- Misma codificación que el requisito (IR) al que apunta con GM delante

**¿Qué CAMBIOS debe APROBAR la
Autoridad Competente?**

Marco normativo

NO SE DEFINE EL ÁMBITO MÍNIMO DE LOS CAMBIOS. Únicamente se hace mención a cambios que requieren aprobación previa y los que no requieren aprobación previa

ADR.OR.B.040 Cambios

a) Cualquier cambio que:

- 1) afecte a los **términos del certificado**, sus **bases de certificación (CB)** y los **equipos críticos** para la seguridad del aeródromo, o*
- 2) **afecte significativamente a elementos del sistema de gestión** del operador del aeródromo según se requiere en ADR.OR.D.005, letra b).*

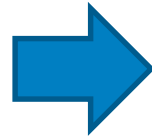
requerirá la aprobación previa de la autoridad competente.

Marco normativo

1. Términos del Certificado
2. Bases de Certificación
3. Equipos críticos para la seguridad del Aeródromo
4. Afección significativa al sistema de gestión



Proceso de
certificación



Términos del certificado

1. **Indicador** del aeropuerto **OACI**
2. **Condiciones para operar** (VFR / IFR, día / noche)
3. **Distancias declaradas** de las pistas
4. **Tipo (s) de pista y aproximaciones** en cada una de ellas
5. **Clave de referencia** del aeródromo
6. Tipo de operaciones de aeronaves con **letra de clave de referencia superior**
7. **Prestación de servicios de gestión de plataforma** (sí / no)
8. **Nivel de protección OACI** para el servicio de extinción de incendios

Bases de Certificación

Especificaciones de Certificación (CS)

CS ADR-DSN.N.785 Information signs

CS ADR-DSN.B.200 Stopways

CS ADR-DSN.H.430 Transitional surface

CS ADR-DSN.D.245 Width of taxiways

CS ADR-DSN.B.095 Runway turn pads

CS ADR-DSN.B.110 Surface of runway turn pads

CS ADR-DSN.C.210 Runway End Safety Areas

CS ADR-DSN.M.630 Precision approach category I lighting system

...

Las **Especificaciones de Certificación** aplicables para el aeródromo en particular debido a:

- Clave de referencia de aeródromo
- Tipo de aproximaciones
- Instalaciones disponibles
- Etc.

Bases de Certificación (CB)

CS ADR-DSN.N.785 Information signs

CS ADR-DSN.H.430 Transitional surface

CS ADR-DSN.D.245 Width of taxiways

CS ADR-DSN.C.210 Runway End Safety Areas

...

Estas son la CS (**Certification Specifications**) aplicables, cuyo cumplimiento debe ser verificado durante el proceso de certificación y la vigilancia continuada posterior

Marco normativo

Equipos críticos para la seguridad del Aeródromo

Es una cuestión que plantea el gestor aeroportuario dentro del procedimiento de gestión del cambio que aprueba la autoridad

SISTEMA	EQUIPOS CRÍTICOS PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL
(1) Ayudas visuales	<p>Nueva instalación o ampliación de alguno de los siguientes sistemas de ayudas visuales:</p> <ul style="list-style-type: none">- Luces de borde, umbral y/o extremo de pista.- Luces de eje de pista.- Luces de zona de toma de contacto.- PAPIs- Sistema de iluminación de aproximación.- Barras de parada / luces contra-intrusión en accesos a pista.- Luces de obstáculos esenciales¹ <p>No tendrán consideración de cambio actuaciones de mantenimiento sobre dichos sistemas, aunque supongan la renovación total de los mismos, salvo en el caso de que dichas actuaciones conlleven un impacto significativo en la operativa del aeropuerto durante la ejecución de los trabajos o incidan en el procedimiento 4.8 o 4.9 (actualizar para aeropuertos certificados por el procedimiento "E.13 Trabajos en el aeródromo" y "E.14 Gestión de la plataforma" del manual según RE 139/2014) del Manual de Aeropuerto por un período de tiempo prolongado.</p>
(2) Sistema de mando y presentación	<ul style="list-style-type: none">- Nueva instalación de SMP en el aeropuerto.- Instalación de sistemas de balizamiento punto a punto.
(3) Equipos de navegación aérea	<ul style="list-style-type: none">- Modificación de la categoría de operación de la pista, es decir, paso de NINST a NONP, de NONP a CAT I y/o de CAT I a CAT II/III, y viceversa.- Reubicación de las instalaciones de navegación aérea en el interior de la franja de pista.- Cambio de equipo LLZ / GP que supongan la modificación de las áreas críticas / sensibles.
(4) Equipos meteorológicos	<ul style="list-style-type: none">- Nueva instalación o modificación de la ubicación de los equipos meteorológicos en franja de pista.
(5) Equipos asociados a mantenimiento	<ul style="list-style-type: none">- Implantación o modificación de la aplicación de gestión del mantenimiento.
(6) Equipamiento asociado a operaciones	<ul style="list-style-type: none">- Implantación o modificación de la aplicación de gestión de la asignación de medios.
(7) Equipos asociados a salvamento y de extinción de incendios	<ul style="list-style-type: none">- Cambio del tipo de espumógeno utilizado en el aeropuerto. <p>Nota. La modificación de la categoría OACI/SEI tiene consideración de cambio en los términos del certificado.</p>
(8) Equipos de comunicaciones	<ul style="list-style-type: none">- Cambio en las frecuencias aeronáuticas utilizadas en el Aeropuerto.

¹La AESA en los procesos de certificación de los Aeropuertos, está estableciendo como obstáculos esenciales tanto los presentes en el área de maniobras como aquellos que hay que iluminar de acuerdo a las conclusiones del estudio *Evaluación de los obstáculos que afectan a las servidumbres de aeródromo* del Aeropuerto.

Marco normativo

ADR.OR.B.025 Demostración del cumplimiento

a) El operador de aeródromo:

1) Realizará y documentará todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios, **y demostrará a la autoridad competente:**

i) el cumplimiento de las bases de certificación (CB) notificadas, **las especificaciones de certificación (CS) aplicables a un cambio**, cualquier directiva de seguridad, según corresponda, y los requisitos aplicables del Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación;

Apunte de ADR.OR.B.025 Demostración del cumplimiento

a) El operador de aeródromo **demostrará a AESA las especificaciones de certificación (CS) aplicables a un cambio**

No depende de si es de Aprobación Previa o no

Marco normativo

ADR.OR.B.040 Cambios

b) *Para otros cambios que requieran aprobación previa de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación, el operador del aeródromo solicitará y obtendrá una aprobación expedida por la autoridad competente.*

c) *La solicitud de un cambio de conformidad con las letras a) o b) se remitirán antes de que tenga lugar dicho cambio, con el objeto de permitir que la autoridad competente determine que se mantiene el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación y, si fuera necesario, modificar el certificado y sus términos relacionados, adjuntos al mismo.*

El cambio únicamente se implantará tras la recepción de la aprobación formal por parte de la autoridad competente de conformidad con ADR.AR.C.040.

*Durante los cambios, el operador del aeródromo operará **según las condiciones aprobadas por la autoridad competente.***

d) *Todos los **cambios que no requieran de aprobación previa se gestionarán y notificarán a la autoridad competente** según se define en el procedimiento aprobado por la autoridad competente de conformidad con ADR.AR.C.035, letra h).*

Marco normativo

APUNTES DE ADR.OR.B.040 Cambios

PLAZOS SUFICIENTES PARA ESTO

La solicitud de un cambio de APROBACIÓN PREVIA se remitirá antes de que tenga lugar dicho cambio, con el objeto de permitir que AESA determine que se mantiene el cumplimiento del Reglamento Base y sus disposiciones de aplicación y, si fuera necesario, modificar el certificado y sus términos relacionados, adjuntos al mismo.

SE ESTABLECERÁN CONDICIONES DE OPERACIÓN

Durante los cambios, el operador del aeródromo operará según las condiciones aprobadas por la autoridad competente.

EN LA IT SE HAN ESTABLECIDO LAS CLASES 2 Y 3, LA DEFINICIÓN DE CAMBIO Y EL PROPIO PROCEDIMIENTO PARA LA NOTIFICACIÓN.

Todos los cambios que no requieran de aprobación previa se gestionarán y notificarán a AESA según se define en el procedimiento aprobado por la autoridad competente de conformidad con ADR.AR.C.035, letra h).

Marco normativo

INCLUIDO EN EL PROCEDIMIENTO APROBADO (DE ACUERDO A LA IT).

ADR.OR.B.040 Cambios

e) *El operador del aeródromo proporcionará a la autoridad competente **toda la documentación pertinente**, de conformidad con la letra f) y con ADR.OR.E.005.*

f) *Como parte de su sistema de gestión definido en el punto ADR.OR.D.005, un operador de aeródromo que proponga un cambio en el aeródromo, su operación, su organización o su sistema de gestión:*

- 1) *determinará las interdependencias con las partes afectadas y planificará y llevará a cabo una evaluación de seguridad en coordinación con dichas organizaciones;*
- 2) *estará en línea, de forma sistemática, con las hipótesis y las mitigaciones de cualquier parte afectada;*
- 3) *garantizará una evaluación exhaustiva del cambio incluyendo cualquier interacción necesaria, y*
- 4) *garantizará que se elaboran y documentan argumentos, pruebas y criterios de seguridad operacional completos y válidos, para apoyar a la evaluación de la seguridad, y que el cambio permite la mejora de la seguridad siempre que sea razonablemente posible.*

Marco normativo

De manera análoga, también existen requisitos para la gestión de cambios que aplican a la Autoridad competente de cada Estado Miembro (AESA en España), cada uno de ellos con sus respectivos AMC y GM, que los complementan.

ADR.AR.C.035 Expedición de los certificados

h) Para permitir que un operador de aeródromo aplique cambios sin la aprobación previa de la autoridad competente, de conformidad con ADR.OR.B.040, letra d), la autoridad competente aprobará un procedimiento que defina el ámbito de tales cambios y que describa cómo se gestionarán y notificarán.

Marco normativo

ADR.AR.C.040 Cambios

- a) *Al recibir una solicitud de cambio, de conformidad con el punto ADR.OR.B.040, que requiera de aprobación previa, la Autoridad Competente evaluará la solicitud y, si procede, notificará al operador del aeródromo:*
- 1) *las especificaciones de certificación (CS) aplicables publicadas por la Agencia, que sean aplicables al cambio propuesto y que estén en vigor en la fecha de la solicitud, salvo que:*
 - a) *el solicitante opte por el cumplimiento de modificaciones que entren en vigor en fecha posterior, o*
 - b) *la autoridad competente considere necesario el cumplimiento de dichas modificaciones posteriores;*
 - 2) *cualquier otra especificación de certificación (CS) publicada por la Agencia y que la autoridad competente determine que está directamente relacionada con el cambio propuesto;*
 - 3) *cualquier condición especial, y la modificación de las condiciones especiales (SC), prescrita por la autoridad competente de conformidad con el punto ADR.AR.C.025 y que la autoridad competente considere necesaria, y*
 - 4) *las bases de certificación (CB) modificadas, si se ven afectados por el cambio propuesto.*

Marco normativo

ADR.AR.C.040 Cambios

- b) *La autoridad competente aprobará el cambio cuando el operador del aeródromo haya demostrado a satisfacción de la autoridad competente el cumplimiento de los requisitos expuestos en el punto ADR.OR.B.040 y, si procede, en ADR.OR.E.005.*
- c) *Si el cambio aprobado afecta a los términos del certificado, la autoridad competente los modificará.*
- d) *La autoridad competente aprobará las condiciones bajo las cuales el operador del aeródromo deberá operar durante el cambio.*
- e) *Sin perjuicio de cualesquiera otras medidas de cumplimiento adicionales, cuando el operador del aeródromo ejecute cambios que requieran de aprobación previa sin haber recibido la aprobación de la autoridad competente, conforme se define en la letra a), la autoridad competente considerará la necesidad de suspender, limitar o revocar el certificado.*
- f) *Para los cambios que no requieran aprobación previa, la autoridad competente evaluará la información proporcionada en la notificación remitida por el operador del aeródromo de conformidad con ADR.OR.B.040, letra d) para verificar que se gestionan correctamente y que cumplen las especificaciones de certificación (CS) y otros requisitos aplicables al cambio. En cualquier caso de incumplimiento, la autoridad competente:*
 - 1. *notificará el incumplimiento al operador del aeródromo y solicitará cambios adicionales, y*
 - 2. *en caso de no conformidades de nivel 1 o nivel 2, actuará de acuerdo con el punto ADR.AR.C.055.*

Marco normativo

Apunte de ADR.AR.C.040 Cambios

A) AESA, si procede notificará al operador del aeródromo:

las especificaciones de certificación (CS) aplicables (teniendo en cuenta la vigencia y otros aspectos) cualquier condición especial, y la modificación de las condiciones especiales (SC), y que AESA considere necesaria, y las bases de certificación (CB) modificadas, si se ven afectados por el cambio propuesto.

D) **AESA aprobará las condiciones** bajo las cuales el operador del aeródromo deberá operar durante el cambio.

Apunte de ADR.AR.C.040 Cambios

F) Para los cambios que no requieran aprobación previa, AESA evaluará la información proporcionada en la notificación remitida por el operador del aeródromo para verificar que

- se gestionan correctamente
- **que cumplen las especificaciones de certificación (CS)**
- que cumplen otros requisitos aplicables al cambio

Concepto del cambio

¿Qué es un cambio?

Se define “cambio” como cualquier **actuación planificada** en la **organización, infraestructuras o equipamientos**, incluyendo la **introducción de nuevos procedimientos y modificaciones de procedimientos ya existentes o entrada en vigor de nueva normativa** que **afecte (por encima de un nivel mínimo) a la seguridad operacional** del aeropuerto y su tratamiento no esté a priori establecido en el día a día de la operación del gestor aeroportuario.

Las modificaciones de escasa relevancia ("enmiendas o correcciones menores") no serán consideradas cambios en este sentido.



Concepto del cambio

Esencialmente existen **tres tipos** de cambios:

EL OBJETO DE UN CAMBIO ES UNA DE ESTAS TRES CAUSAS (DEBE IDENTIFICARSE ASÍ EN EL RE Y LA GESTIÓN DE RIESGOS)

1. Cambios por los que se pasa de un estado/configuración inicial a una estado/configuración final diferente a la inicial.



2. Cambios cuyo estado/configuración inicial y final son las mismas pero cuyo proceso de transición implica operar en condiciones significativamente distintas a las habituales en el aeródromo.

3. Cambios donde el estado/configuración inicial y final son diferentes y además cuyo proceso de transición implica operar en condiciones significativamente distintas a las habituales en el aeródromo.



NO ES REQUISITO INDISPENSABLE TRAMITAR CONJUNTAMENTE TAL COMBINACIÓN DE CAMBIOS

Concepto del cambio

¿Y qué son condiciones operativas transitorias significativamente distintas?

Como regla general se pueden considerar “condiciones operativas transitorias significativamente distintas” aquellas que no se encuentran definidas en ningún procedimiento ni forman parte de la operación normal del aeropuerto, como **podieran ser:**

- Operar temporalmente con distancias declaradas reducidas.
- Modificar el tipo de aproximaciones en una o ambas cabeceras.
- Redistribución de las rutas normalizadas de rodaje.
- Cierre o inhabilitación de áreas pavimentadas del área de movimiento a cierto tipo de aeronaves usuarias habituales del aeropuerto.
- Etc.

En todo caso, corresponde al gestor aeroportuario, en función de su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) de su Manual de Aeródromo y de su experiencia en la gestión de su propio aeropuerto, la determinación para cada caso de si puede preverse la existencia de condiciones operativas transitorias significativamente distintas.

EL OPERADOR DEBE ESTUDIAR CADA CASO SEGÚN SUS FACTORES

Concepto del cambio

Ejemplo de definición errónea de cambio



NO REQUIERE GESTIÓN DEL CAMBIO

Ejecución de un **recrecido de RWY** en un aeródromo con varias RWYs en el que, pese a que no se opera con una configuración preferente/habitual, se opera según una configuración definida en el Manual.

1. Configuración inicial = final.
2. Fase de transición: sin impacto significativo en las condiciones de operación.

Concepto del cambio

Cualquier tipo de trabajos de mantenimiento en el área de movimiento (pintura, pavimentos, sistemas eléctricos, luces, letreros, drenaje, canalizaciones, etc.)...



NO REQUIEREN GESTIÓN DEL CAMBIO

Tales trabajos se ejecutarán según lo establecido en el procedimiento **E13 del Manual de Aeródromo - Trabajos en el Aeródromo** y cumpliendo con las obligaciones derivadas del SGSO del aeropuerto sin necesidad de notificación previa a AESA.

Análisis de un posible cambio

La **gestión de riesgos** asociada al cambio debe incluir una evaluación de los riesgos en cada una de las **fases** por las que va a desarrollarse el cambio, siendo estas:

1. La fase de **transición** del cambio, asociada al período de implementación del cambio / ejecución de los trabajos y donde pueden darse mayor número de riesgos en caso de que existan condiciones de operación muy diferentes a las habituales.
2. La fase de **adaptación** del cambio, correspondiente a la que abarca desde que entra en servicio el cambio hasta la operación normal u ordinaria en el aeropuerto con el cambio ya implantado.
3. La fase de **explotación** del cambio, entendiendo por esta la del cambio una vez ya implantado.



Análisis de un posible cambio

El grado de detalle a alcanzar en el proceso de gestión de riesgos deberá ser acorde al alcance y tolerabilidad del cambio previsto



- Para la gestión de riesgos, el **operador** se basará en el adecuado conocimiento de su propia infraestructura y peculiaridades de su operación.
- Los riesgos propios de una **obra** se analizan en la **gestión de riesgos del Plan de Vigilancia de la Seguridad O**; la gestión de riesgos del cambio se analiza desde el punto de vista del impacto en la operativa del mismo.
- Un adecuado **análisis comienza** por la correcta **determinación** de las **fases operativas** (no fases del proyecto/obra).

EL OBJETO DE UN CAMBIO ES:

- **CONFIGURACIÓN/ESTADO FINAL DIFERENTE AL INICIAL Y/O**
- **PROCESO DE TRANSICIÓN IMPLICA OPERAR EN CONDICIONES SIGNIFICATIVAMENTE DISTINTAS A LAS HABITUALES EN ESE AERÓDROMO**



DEBE IDENTIFICARSE DE ESTE MODO EN RESUMEN EJECUTIVO Y GESTIÓN DE RIESGOS

Clasificación del cambio

Los cambios en España (conforme a la normativa UE) se clasifican en las siguientes Clases:

- **Clase 1 / 1A:**
Cambios que requieren aprobación previa con anterioridad a su puesta en servicio. La diferencia entre Clase 1 y Clase 1A es que los primeros suponen un mayor impacto y tolerabilidad de los riesgos asociados.
- **Clase 2:**
Cambios que deben ser notificados previamente a su implantación.
- **Clase 3:**
Cambios que no requieren ser notificados con carácter previo a su implantación, debiendo quedar registrados y debiéndose notificar periódicamente.



LAS DEFICIENCIAS IMPIDEN LA IMPLANTACIÓN DEL CAMBIO, DEBEN SOLVENTARSE PREVIAMENTE
LAS OBSERVACIONES, NO IMPIDEN LA IMPLANTACIÓN DEL CAMBIO, AUNQUE SÍ DEBEN SER TENIDAS EN CUENTA

Clasificación del cambio

Ejemplos de cuestiones a tener en cuenta para una correcta clasificación del cambio:

Debe considerarse si el cambio afecta a equipos críticos definidos así en el procedimiento de gestión de cambios del aeropuerto (requeriría aprobación previa)



Debe considerarse si introduce cambios relevantes / significativos en LVP (Instrucción Técnica específica de operaciones en condiciones de visibilidad reducida)



Debe considerarse si introduce cambios relevantes / significativos en el procedimiento de operación de aeronaves de clave superior (requeriría aprobación previa).



Debe realizarse la evaluación del impacto y la gestión de riesgos del cambio razonadamente, sin adaptar resultados a fin de obtener una determinada clasificación



Clasificación del cambio

No requieren ser notificados con carácter previo a su implantación. Deben quedar registrados y notificarse periódicamente.



Cambios de Clase 3



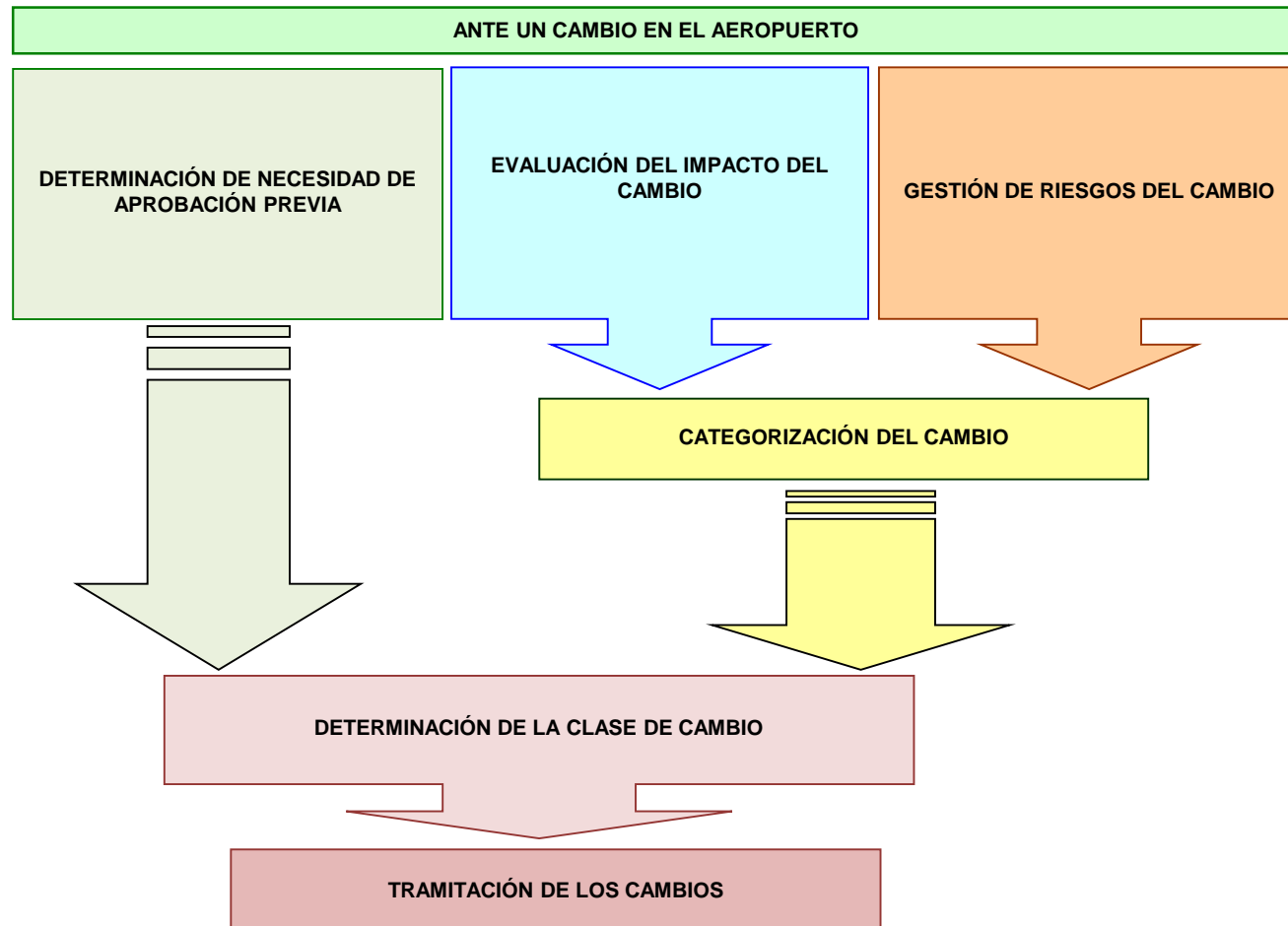
Aunque debe justificarse su clasificación, no es necesario cumplimentar todos los formularios.



No se deben adaptar los resultados de la gestión de riesgos del cambio para encuadrar su clasificación a Clase 3.

Tramitación de los cambios

El primer paso es la **determinación de la clase del cambio** siguiendo el siguiente esquema:



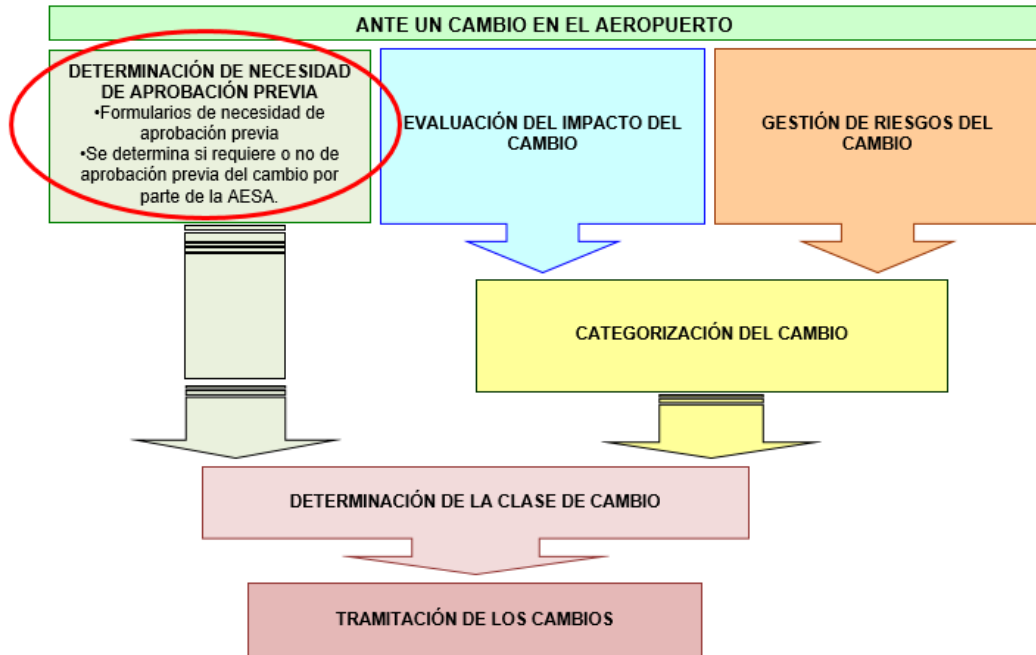
Tramitación de los cambios

DETERMINACIÓN DE
NECESIDAD DE
APROBACIÓN PREVIA

1. Términos del Certificado
2. Bases de Certificación
3. Equipos críticos para la seguridad del Aeródromo
4. Afección significativa al sistema de gestión



Tramitación de los cambios



1. Determinación de necesidad de aprobación previa

¿El cambio afecta a algún ítem de los Formularios de Aprobación Previa?

- » Términos del Certificado: [F-GC-AP-TC-APTO-v3.0](#)
- » Bases de Certificación: [F-GC-AP-BC-APTO-v3.0](#)
- » Equipos Críticos para la SO: [F-GC-AP-ECS-APTO-v3.0](#)
- » Elementos del SMS del aeropuerto: [F-GC-AP-SMS-APTO-v2.0](#)
- » En el Ámbito del LVP: [F-GC-AP-LVP-APTO-v2.0](#)
- » En el Ámbito del Plan de Emergencia: [F-GC-AP-PE-APTO-v2.0](#)
- » En Otros Requerimientos: [F-GC-AP-IR-APTO-v3.0](#)

En caso afirmativo, será necesaria la aprobación de AESA para la implantación del cambio, en caso contrario, se clasificará como Clase 2 o Clase 3.

Tramitación de los cambios

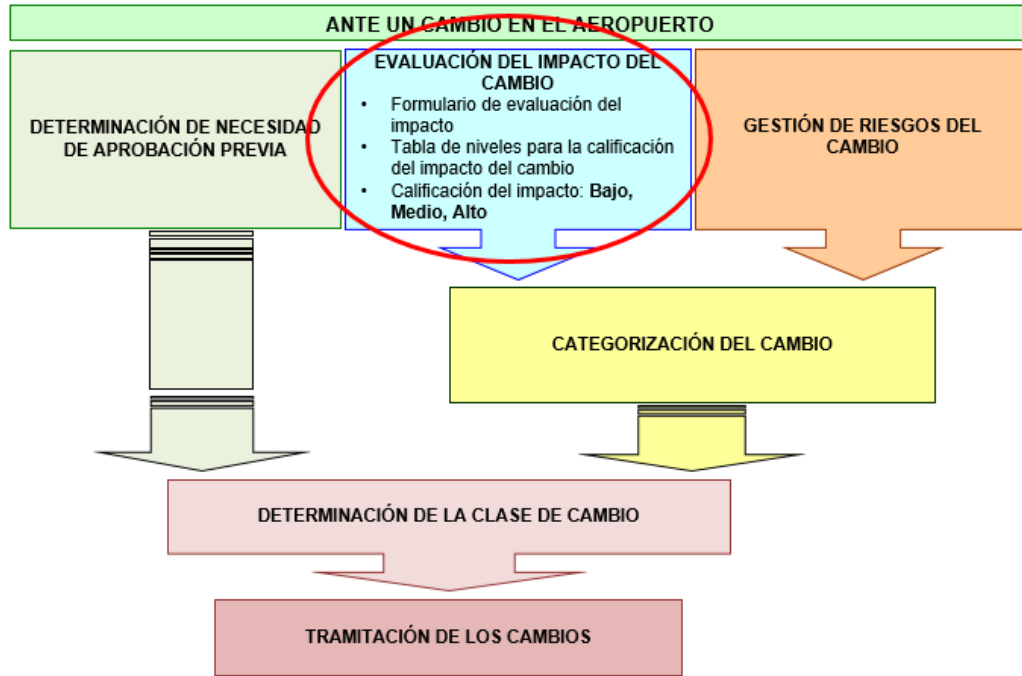
Equipos críticos para la seguridad del Aeródromo

¿El cambio afecta a algún ítem de los Formularios de Aprobación Previa?

SISTEMA	EQUIPOS CRÍTICOS PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL
(1) Ayudas visuales	<p>Nueva instalación o ampliación de alguno de los siguientes sistemas de ayudas visuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luces de borde, umbral y/o extremo de pista. - Luces de eje de pista. - Luces de zona de toma de contacto. - PAPIs - Sistema de iluminación de aproximación. - Barras de parada / luces contra-intrusión en accesos a pista. - Luces de obstáculos esenciales¹ <p>No tendrán consideración de cambio actuaciones de mantenimiento sobre dichos sistemas, aunque supongan la renovación total de los mismos, salvo en el caso de que dichas actuaciones conlleven un impacto significativo en la operativa del aeropuerto durante la ejecución de los trabajos o incidan en el procedimiento 4.8 o 4.9 (actualizar para aeropuertos certificados por el procedimiento "E.13 Trabajos en el aeródromo" y "E.14 Gestión de la plataforma" del manual según RE 139/2014) del Manual de Aeropuerto por un período de tiempo prolongado.</p>
(2) Sistema de mando y presentación	<ul style="list-style-type: none"> - Nueva instalación de SMP en el aeropuerto. - Instalación de sistemas de balizamiento punto a punto.
(3) Equipos de navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> - Modificación de la categoría de operación de la pista, es decir, paso de NINST a NONP, de NONP a CAT I y/o de CAT I a CAT II/III, y viceversa. - Reubicación de las instalaciones de navegación aérea en el interior de la franja de pista. - Cambio de equipo LLZ / GP que supongan la modificación de las áreas críticas / sensibles.
(4) Equipos meteorológicos	<ul style="list-style-type: none"> - Nueva instalación o modificación de la ubicación de los equipos meteorológicos en franja de pista.
(5) Equipos asociados a mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Implantación o modificación de la aplicación de gestión del mantenimiento.
(6) Equipamiento asociado a operaciones	<ul style="list-style-type: none"> - Implantación o modificación de la aplicación de gestión de la asignación de medios.
(7) Equipos asociados a salvamento y extinción de incendios	<ul style="list-style-type: none"> - Cambio del tipo de espumógeno utilizado en el aeropuerto. <p>Nota. La modificación de la categoría OACI/SEI tiene consideración de cambio en los términos del certificado.</p>
(8) Equipos de comunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> - Cambio en las frecuencias aeronáuticas utilizadas en el Aeropuerto.

¹La AESA en los procesos de certificación de los Aeropuertos, está estableciendo como obstáculos esenciales tanto los presentes en el área de maniobras como aquellos que hay que iluminar de acuerdo a las conclusiones del estudio *Evaluación de los obstáculos que afectan a las servidumbres de aeródromo* del Aeropuerto.

Tramitación de los cambios



2. Evaluación del impacto del cambio

El gestor aeroportuario debe evaluar el impacto del cambio a través del Formulario de Evaluación del Impacto del Cambio, [F-GC-EPI-RGS-APTO-v2.0](#), teniendo en cuenta los criterios establecidos en la Tabla de Criterios de Evaluación del Impacto y la Tabla de Niveles para la Calificación del Impacto ([F-GC-EPI-CIC-APTO-v2.0](#)).

El resultado de dicha evaluación del impacto del cambio será de **Bajo, Medio o Alto**.

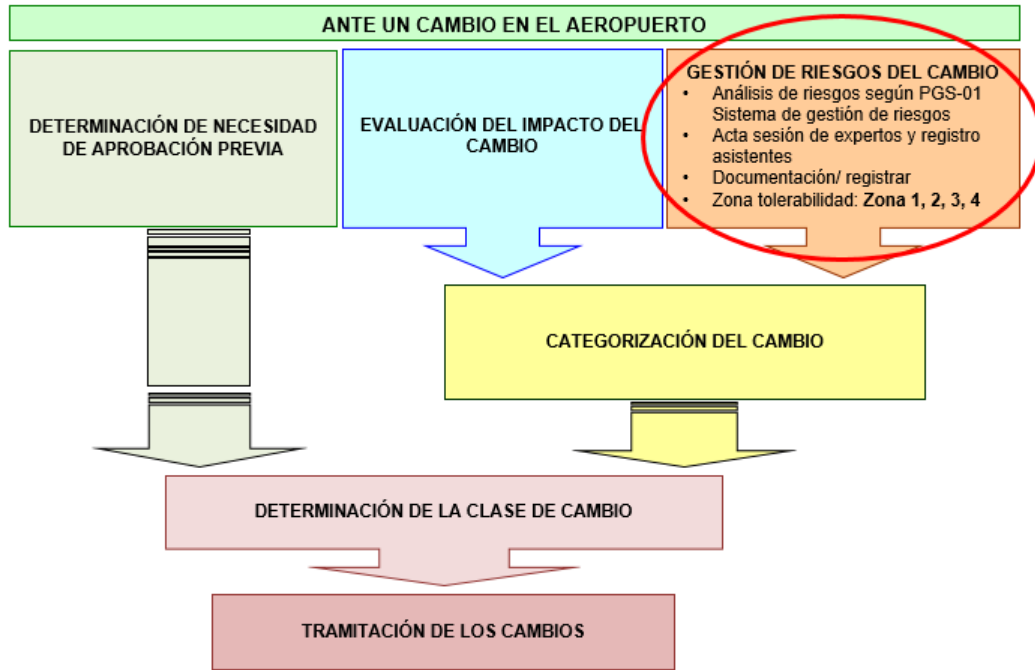
Tramitación de los cambios

CRITERIO	CASOS BÁSICOS	EVALUACIÓN DEL IMPACTO(EI)		
		N3	N2	N1
1. Novedad	1.1. Se han realizado cambios similares en numerosas ocasiones	0	0	0
	1.2. Se ha realizado en al menos una ocasión un cambio de similares características	1	1	1
	1.3. No se ha realizado nunca un cambio similar	2	2	2
2. Zonas afectadas	2.1. Afecta únicamente a plataforma	0	0	0
	2.2. Afecta al área de maniobras, excluidas las pistas	1	2	2
	2.3. Afecta a pista	2	3	4
3. Colectivos implicados, del GA	3.1. Afecta a un solo colectivo del GA	0	0	0
	3.2. Afecta a dos colectivos del GA	1	1	1
	3.3. Afecta a más de dos colectivos del GA	2	2	2
4. Otros Colectivos aeroportuarios	4.1. No afecta a terceros	0	0	0
	4.2. Afecta a una única empresa	1	1	1
	4.3. Afecta de dos a cuatro empresas	2	2	2
	4.4. Afecta a más de 4 empresas	3	3	3
5. Afección al ANSP/AFIS/SDP	5.1. No afecta	0	0	0
	5.2. La afectación no supone cambiar prácticas habituales	2	2	2
	5.3. Supone modificar procedimientos o hábitos adquiridos	4	4	4
6. Afección a la actuación de operadores aéreos	6.1. No afecta	0	0	0
	6.2. La afectación no supone cambiar prácticas habituales	2	2	2
	6.3. Supone modificar procedimientos o hábitos adquiridos	4	4	4
7. Impacto sobre la organización del GA	7.1. No se modifica la organización ni el personal clave	0	0	0
	7.2. No se modifica la <u>organización</u> pero cambia algún personal clave (responsables de producción, dirección, RSGSO, CSGSO)	1	2	3
	7.3. Se cambia la organización y/o responsables clave	2	4	6
8. Afección a Dictamen de NNTT	8.1. No supone cambios	0	0	0
	8.2. Supone analizar menos de 10 puntos del dictamen	1	1	1
	8.3. Supone analizar más de 10 puntos del dictamen	2	2	2
9. Afección a AIP en la implantación	9.1. No precisa notificación alguna	0	0	0
	9.2. Se publica en suplemento AIRAC, pero no se prevé necesidad de NOTAM ni suplemento Regular	1	1	1
	9.3. Se prevé necesaria la publicación de <u>NOTAMS</u> o suplemento regular	2	2	2
10. Afección a AIP tras el cambio	10.1. No se cambiará	0	0	0
	10.2. Se cambiará mediante enmienda AIRAC	1	1	1
	10.3. Se cambiará mediante enmienda REGULAR	2	2	2



11. Afección a responsabilidad es y/o al desarrollo /activación de Procedimientos de operación	11.1. No afecta a estos aspectos	0	0	0
	11.2. Modifica estos aspectos de forma significativa en menos de tres documentos del Manual o procedimientos de menor nivel.	1	1	1
	11.3. Modifica estos aspectos de forma significativa en más de tres documentos del Manual o procedimientos de menor nivel.	2	2	2
12. Formación necesaria previa a la entrada en servicio	12.1. Las horas de formación / persona a formar es inferior a 4 h	0	0	0
	12.2. Las horas de formación / persona a formar es inferior a 10 h	1	1	1
	12.3. Las horas de formación / persona a formar es superior a 10 h	2	2	2
13. Análisis de la fase de adaptación al cambio	13.1. La fase de <u>adaptación</u> puede desarrollarse en paralelo a la operación sin afectar a la misma, y estar probada antes de la entrada en servicio	0	0	0
	13.2. La fase de adaptación podría llegar a afectar de forma leve a la operación	2	2	2
	13.3. La fase de adaptación podría llegar a afectar significativamente a la operación	6	6	6
14. Afección a la regularidad de las operaciones después de la transición	14.1. El cambio no afectará a la regularidad de la operación	0	0	0
	14.2. El cambio afecta de forma leve a la regularidad de la operación	2	2	2
	14.3. El cambio afecta significativamente a la regularidad de la operación	4	4	4
15. Tipo de operaciones	15.1. En el aeropuerto se llevan a cabo únicamente operaciones de vuelo visual	0	0	0
	15.2. En el aeropuerto se llevan a cabo operaciones de vuelo instrumental, pero no dispone de un procedimiento de visibilidad reducida	1	1	1
	15.3. En el aeropuerto se llevan a cabo operaciones de vuelo instrumental y <u>dispone</u> de un procedimiento de visibilidad reducida	2	2	2

Tramitación de los cambios



3. Gestión de riesgos del cambio

El gestor debe trasladar los resultados de la gestión de riesgos realizada conforme a lo indicado anteriormente, escogiendo el **riesgo más crítico** en todas las fases del cambio y clasificándolo según la Matriz de tolerabilidad:

MATRIZ DE TOLERABILIDAD (ejemplo)

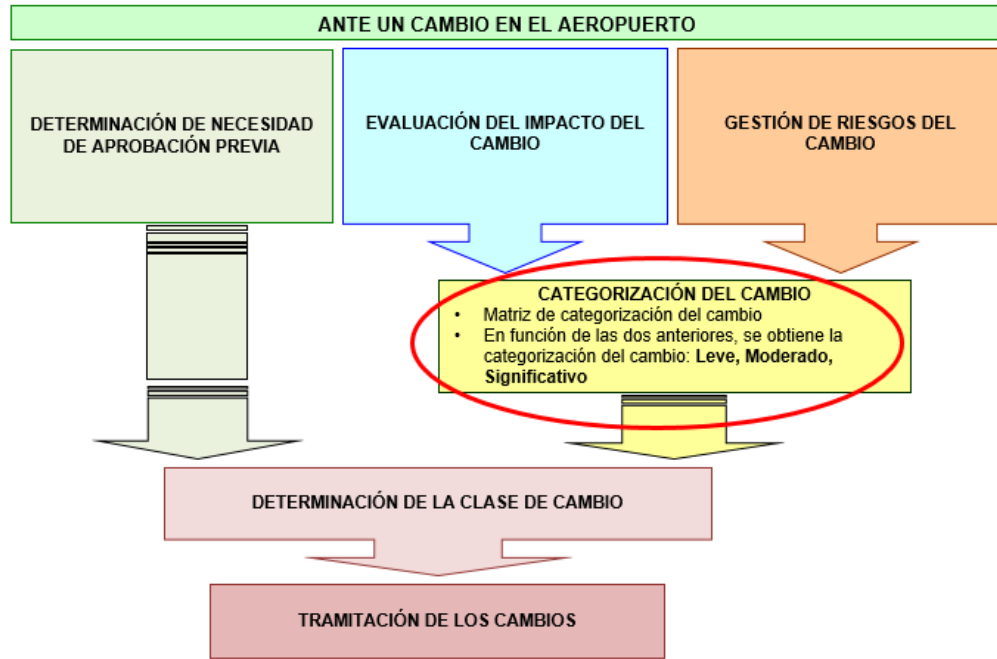
PROBABILIDAD \ SEVERIDAD	EXTREMADAMENTE IMPROBABLE (1)	EXTREMADAMENTE REMOTO (2)	REMOTO (3)	RAZONABLEMENTE PROBABLE (4)	FRECIENTE (5)
CATASTRÓFICO (A)	RIESGO MEDIO (1A)	RIESGO ALTO (2A)	RIESGO ALTO (3A)	RIESGO ALTO (4A)	RIESGO ALTO (5A)
PELIGROSO (B)	RIESGO BAJO (1B)	RIESGO MEDIO (2B)	RIESGO ALTO (3B)	RIESGO ALTO (4B)	RIESGO ALTO (5B)
MAYOR (C)	RIESGO BAJO (1C)	RIESGO BAJO (2C)	RIESGO MEDIO (3C)	RIESGO ALTO (4C)	RIESGO ALTO (5C)
MENOR (D)	RIESGO BAJO (1D)	RIESGO BAJO (2D)	RIESGO BAJO (3D)	RIESGO MEDIO (4D)	RIESGO MEDIO (5D)
NINGÚN EFECTO (E)	RIESGO BAJO (1E)	RIESGO BAJO (2E)	RIESGO BAJO (3E)	RIESGO BAJO (4E)	RIESGO BAJO (5E)

Tal riesgo se asocia a una Zona de tolerabilidad:

ZONAS DE TOLERABILIDAD DEL CAMBIO

PROBABILIDAD \ SEVERIDAD	EXTREMADAMENTE IMPROBABLE	EXTREMADAMENTE REMOTO	REMOTO	RAZONABLEMENTE PROBABLE	FRECIENTE
CATASTRÓFICO	Zona 4				
PELIGROSO	Zona 3	Zona 4			
MAYOR	Zona 3	Zona 3	Zona 4		
MENOR	Zona 1	Zona 1	Zona 1	Zona 2	Zona 2
NINGÚN EFECTO	Zona 1	Zona 1	Zona 1	Zona 1	Zona 1

Tramitación de los cambios



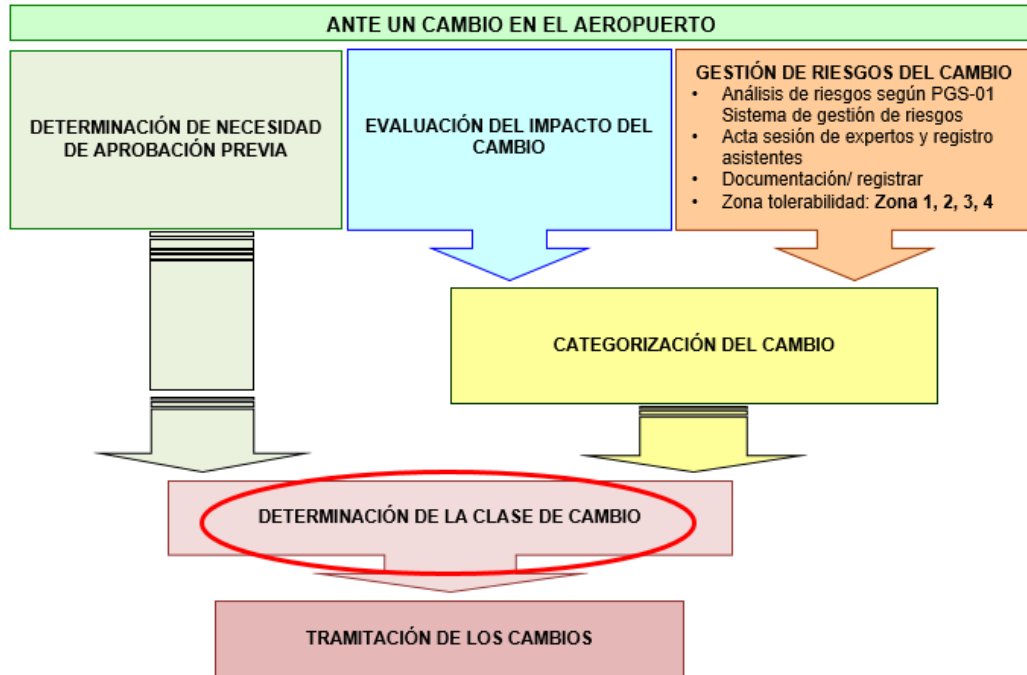
4. Categorización del cambio

Para categorizar el cambio se utilizarán los resultados de la Evaluación del Impacto del Cambio y de la Gestión de Riesgos asociada al Cambio, según la siguiente tabla:

Evaluación del Impacto	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4
BAJO	LEVE	LEVE	MODERADO	MODERADO
MEDIO	LEVE	MODERADO	MODERADO	SIGNIFICATIVO
ALTO	MODERADO	MODERADO	SIGNIFICATIVO	SIGNIFICATIVO

Obteniendo de esta forma que el cambio está categorizado como **LEVE**, **MODERADO** o **SIGNIFICATIVO**.

Tramitación de los cambios



5. Determinación de la clase del cambio

Por último, una vez determinada la necesidad o no de aprobación previa junto con la categorización del cambio obtenida en el paso anterior, se determina finalmente la Clase del cambio según la siguiente tabla:

CATEGORIA DEL CAMBIO	NO REQUIERE APROBACIÓN PREVIA	REQUIERE APROBACIÓN PREVIA
LEVE	CLASE 3	CLASE 1A
MODERADO	CLASE 2	CLASE 1
SIGNIFICATIVO		

Dando comienzo a la tramitación propiamente del cambio en función de su Clase.

Tramitación de los cambios

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA TRAMITAR CAMBIOS DE CLASE 1 Y 1A	
Solicitud de aprobación	
Registro general de cambios	
Registro individual del cambio	
Resumen ejecutivo del cambio	
Requisitos normativos que aplican al cambio	Identificación de las bases de certificación (CB) en el caso que se vean modificadas con el cambio propuesto
	Identificación de las CS que aplican al cambio (aunque no varíe su estado de cumplimiento) y documentación justificativa asociada que precisa ser actualizada.
	Cualquier condición especial o modificación de las condiciones especiales (SC) prescritas por la autoridad competente.
	Los requisitos de la Parte ADR.OR y de la Parte ADR.OPS del Reglamento (UE) nº 139/2014, así como otros requisitos aplicables que deban cumplirse como resultado del cambio propuesto, incluyendo la forma en que se demuestra dicho cumplimiento.
Formulario de evaluación de impacto	
Formularios de aprobación previa	
Condiciones o limitaciones bajo las cuales operará el gestor de aeródromo durante al cambio (detallándose expresamente en el caso de que sean significativamente distintas a las definidas en su certificado)	
Sobre la gestión de riesgos del cambio	Gestión de riesgos del cambio / EAS
	Acta/s de la sesión de análisis de riesgos (acta del CLSP o sesión de expertos) y registro de participantes a la misma
	Registros de evidencias de implantación de defensas, medidas mitigadoras, seguimiento, formación, etc., disponibles en el momento de la entrega de la documentación, con indicación de los registros que se aportarán con anterioridad a la entrada en vigor
	Otros registros del SGSO asociados
Cambios en el Manual	Registro de enmiendas al Manual
	Enmiendas al Manual
Otra documentación justificativa	Escrito de remisión al AIS para publicación aeronáutica (o borrador) Otra

Tramitación de los cambios

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA TRAMITAR CAMBIOS DE CLASE 2	
Notificación	
Registro general de cambios	
Registro individual del cambio	
Resumen ejecutivo del cambio	
Requisitos normativos que aplican al cambio	Identificación de las CS que aplican al cambio (aunque no varíe su estado de cumplimiento) y documentación justificativa asociada que precisa ser actualizada.
Formulario de evaluación de impacto	
Sobre la gestión de riesgos del cambio	Gestión de riesgos del cambio / EAS
	Acta/s de la sesión de análisis de riesgos (acta del CLSP o sesión de expertos) y registro de participantes a la misma
	Otros registros del SGSO asociados
Cambios en el Manual	Registro de enmiendas al Manual
	Enmiendas al Manual
Otra documentación justificativa	Escrito de remisión al AIS para publicación aeronáutica (o borrador)
	Otra

Tramitación de los cambios

Los **plazos** para la tramitación de la correspondiente gestión del cambio son los siguientes:

Cambios de Clase 1: deben ser solicitados para su aprobación con al menos 3 meses de antelación respecto a la fecha propuesta por el gestor para la entrada en servicio del cambio.



Cambios de Clase 1A: deben ser solicitados para su aprobación con al menos 30 días hábiles de antelación respecto a la fecha propuesta por el gestor para la entrada en servicio del cambio. Si se trata de cambios sustanciales en el LVP, este plazo será de 3 meses.

Cambios de Clase 2: deben ser notificados con al menos 30 días hábiles de antelación respecto a la fecha propuesta por el gestor para la entrada en servicio del cambio.

Implantación de los cambios

1

Los cambios de **Clases 1 y 1A** no se podrán poner en servicio hasta que el gestor aeroportuario reciba **comunicación de aprobación del cambio** por parte de AESA.

Excepcionalmente, y en caso de que el gestor requiera, **de manera inmediata**, introducir alguna modificación **en interés de la seguridad operacional**, sí puede hacerlo, siempre que se haya documentado e informado a AESA de manera apropiada, procediendo después a la gestión propia del cambio.

Durante el tiempo de tramitación de los cambios, el gestor deberá operar según las **condiciones aprobadas por AESA** y aplicables antes de la solicitud de aprobación del cambio.

Implantación de los cambios



Los cambios de **Clase 2** se podrán implantar en la fecha prevista por el gestor aeroportuario, toda vez que lo haya notificado con la antelación prevista y AESA no haya detectado discrepancias en la documentación aportada que condicionen tal fecha propuesta por el gestor para su entrada en vigor.

En caso de que se identifiquen discrepancias, el gestor deberá remitir respuesta de subsanación de las mismas antes de la fecha propuesta para la implantación del cambio y/o fecha de inicio de los trabajos y con la antelación suficiente para que pueda ser revisada por el personal técnico de AESA.

Implantación de los cambios

3

Los cambios de **Clase 3** se podrán implantar de acuerdo a lo establecido en el procedimiento de gestión del cambio del gestor aeroportuario, tras la implantación, en su caso, de todas las medidas de mitigación y condiciones definidas en la gestión de riesgos del cambio.

Cambios del personal clave

Lo primero es lo primero...



¿QUÉ SE CONSIDERA PERSONAL CLAVE DE UN AEROPUERTO?

El Reglamento (UE) nº 139/2014 establece el requisito *ADR.OR.D.015 Requisitos del personal*:

- a) El operador del aeródromo nombrará un **gestor responsable**, con la autoridad para garantizar que todas las actividades puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables. El gestor responsable será responsable de establecer y mantener un sistema de gestión eficaz.
- b) El operador del aeródromo nombrará a las personas responsables de la gestión y supervisión de las siguientes áreas:
 - 1. **servicios operacionales** del aeródromo, y
 - 2. **mantenimiento** del aeródromo.
- c) El operador del aeródromo nombrará a una persona o grupo de personas responsables de la elaboración, el mantenimiento y la gestión cotidiana del **sistema de gestión de la seguridad**.

Cambios del personal clave

Por lo tanto, se considera personal clave de un aeropuerto como aquel que desempeñe las siguientes ocupaciones:

1. Director/a del aeropuerto
2. Responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
3. Responsable del área de Operaciones
4. Responsable del área de Mantenimiento



Cambios del personal clave

Además, para dicho personal clave, el AMC1 ADR.OR.D.015 (b) (a) incluye los requisitos generales para dicho personal clave:

- 1) El **manual del aeródromo** contendrá una descripción de las funciones del personal designado, incluyendo sus nombres, así como sus responsabilidades y autorizaciones claramente definidas. El personal designado tendrá a su disposición los recursos adecuados para llevar a cabo sus obligaciones.
- 2) El operador del aeródromo tomará las medidas necesarias para garantizar la adecuada continuidad de la supervisión en **ausencia** del personal designado.
- 3) El personal designado por el gestor aeroportuario no deberá ser designado por **otro gestor aeroportuario**, a no ser que así lo acepte la Autoridad Competente.
- 4) Se planificará el personal designado para trabajar con un **horario** suficiente para desempeñar las funciones de gestión asociadas a la escala y la complejidad de la operación prevista.
- 5) Una persona designada puede ostentar **más de un puesto**, si ello se considera adecuado y se ajusta a la organización del operador del aeródromo y a la complejidad de sus operaciones.

Cambios del personal clave

El AMC1 ADR.OR.D.015 (a), (b) y (c) especifica los requisitos más específicos para cada una de las cuatro figuras:

A) Director / Accountable Manager

ADR.OR.D.015 Requisitos del personal (a)
El operador de aeródromo nombrará un gestor responsable, con la autoridad para garantizar que todas las actividades puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables. El gestor responsable será responsable de establecer y mantener un sistema de gestión eficaz.

AMC1 ADR.OR.D.015 (a) Requisitos de personal
GESTOR RESPONSABLE (ACCOUNTABLE MANAGER)

(a) *Gestor responsable (Accountable manager) – Aspectos generales*

(1) El gestor responsable deberá:

- (i) Garantizar que todos los recursos necesarios están disponibles en el aeródromo de conformidad con los requisitos aplicables;
- (ii) Garantizar que, si se produce una disminución o circunstancias anormales que puedan afectar a la seguridad, se llevará a cabo la reducción necesaria del nivel de operación;
- (iii) Establecer, implantar y promover la política de seguridad;
- (iv) Garantizar el cumplimiento de los requisitos pertinentes de certificación, y el sistema de gestión de la seguridad de la organización, así como su sistema de gestión de datos aeronáuticos y las actividades de suministro de información.

(2) El Gestor responsable contará con:

- (i) un nivel adecuado de autoridad dentro de la organización del aeródromo para garantizar que las actividades se financien de acuerdo con la norma requerida;
- (ii) conocimiento y comprensión de los documentos que son pertinentes para los aeródromos;
- (iii) comprensión de los requisitos de competencia del aeródromo, a fin de garantizar que las personas competentes tengan los conocimientos y comprensión de los principios y prácticas de gestión de la seguridad, la calidad y la seguridad en la organización;
- (iv) conocimiento del papel del administrador responsable del aeródromo;
- (v) conocimiento y comprensión de las cuestiones clave de gestión de la seguridad dentro del aeródromo.

B) Responsable del área de operaciones y del área de ingeniería y mantenimiento

ADR.OR.D.015 Requisitos de personal (b)
El operador de aeródromo nombrará a las personas responsables de la gestión y supervisión de las siguientes áreas:

- Servicios operacionales de aeródromo
- Mantenimiento de aeródromo

AMC1 ADR.OR.D.015 (b) Requisitos de personal

C) Responsable de Seguridad Operacional

ADR.OR.D.015 Requisitos del personal (c)
El operador del aeródromo nombrará a una persona o grupo de personas responsables de la elaboración, el mantenimiento y la gestión cotidiana del sistema de gestión de la seguridad. Dichas personas actuarán con independencia de otros directivos de la organización, tendrán acceso directo al gestor responsable y a los directivos con funciones en materia de seguridad y serán responsables ante el gestor responsable.

AMC1 ADR.OR.D.015 (c) Requisitos de personal
RESPONSABLE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(a) El responsable de seguridad operacional será el punto de contacto y responsable del desarrollo, administración y mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional eficaz.

(b) Las funciones del responsable de seguridad operacional serán:

- (1) Facilitar la detección de peligros, el análisis y la gestión de riesgos;
- (2) Supervisar la implantación y el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo las acciones necesarias;
- (3) Gestionar el sistema de notificaciones de seguridad operacional del aeródromo;
- (4) Proporcionar informes periódicos sobre el funcionamiento de la seguridad operacional;
- (5) Garantizar el mantenimiento de la documentación relativa a la gestión de la seguridad operacional;
- (6) Garantizar que se ofrece formación en seguridad operacional y que esta se ajusta a los estándares aceptables;
- (7) Asesorar sobre asuntos de seguridad operacional; e
- (8) Iniciar y participar en las investigaciones internas de sucesos/accidentes

(c) El responsable de seguridad operacional tendrá:

- (1) Experiencia práctica adecuada y especialización en operaciones o en mantenimiento de aeródromos o en un área similar;
- (2) Conocimiento adecuado de gestión de calidad y seguridad operacional;
- (3) Conocimiento adecuado en el manual de aeródromo; y
- (4) Conocimiento integral de los requisitos aplicables a los aeródromos.

(d) El responsable de seguridad operacional no será una de las personas referidas en ADR.OR.D.015(b) o AMC2.ADR.OR.D.005(b)(11). Sin embargo, en el caso de organizaciones/operaciones de aeródromos menos complejas, el responsable de seguridad operacional podrá ser el gestor responsable (accountable manager), o una de las personas referidas en ADR.OR.D.015(b), o en AMC2.ADR.OR.D.005(b)(11), o cualquier otra persona a un nivel de gestión adecuado, siempre y cuando pueda actuar de forma independiente respecto de otros responsables de la organización del operador del aeródromo, y tenga acceso directo al gestor responsable (accountable manager) y al nivel de dirección adecuado para tratar asuntos de seguridad operacional.

El responsable de seguridad operacional contendrá una descripción de las funciones del personal o sus nombres, así como sus responsabilidades y autorizaciones. El personal designado tendrá a su disposición los recursos necesarios para cumplir con sus obligaciones. El responsable de seguridad operacional tomará las medidas necesarias para garantizar la adecuada supervisión en ausencia del personal designado. El responsable de seguridad operacional por un operador de aeródromo no deberá ser designado por otro operador, a no ser que así lo acepte la Autoridad Competente. El responsable designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional puede ostentar más de un puesto, si ello se considera adecuado en función de la naturaleza y complejidad de sus funciones. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación.

El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación.

El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación. El responsable de seguridad operacional designado para trabajar con un horario suficiente para garantizar la gestión a la escala y la complejidad de la operación.

Cambios del personal clave

Adicionalmente, en el AMC1 ADR.AR.C.040 (a);(f) – (a) se indica que la Autoridad Competente debe ser informada de cualquier cambio en el personal clave que puedan afectar al certificado o a los términos de la aprobación que se le adjunten.

Cuando un gestor aeroportuario presente el nombre de un candidato para uno de los puestos de personal clave, la Autoridad Competente debe evaluar sus cualificaciones y puede entrevistar al candidato o solicitar pruebas adicionales de su idoneidad.

¿Y qué tipos de cambios pueden darse en el personal clave de un aeropuerto?

- Cambio de funciones
- Cambio de persona
- Cambio simultáneo de persona y funciones

Cambios del personal clave

CAMBIO DE FUNCIONES

Se refiere a un cambio sustancial de funciones dentro de la organización, y es por ello que se tramitará en los términos establecidos en el procedimiento de Gestión del Cambio del gestor incluido en su Manual de aeródromo.

Este caso de cambio sustancial en la definición de funciones y responsabilidades del personal clave del gestor aeroportuario **requerirá aprobación expresa de AESA**, y los plazos serán los establecidos en la IT de gestión del cambio mediante la aportación de toda la documentación requerida en el propio procedimiento de gestión del cambio del aeropuerto correspondiente a cambios de clase 1 y clase 1A, según corresponda.

En este sentido, un documento importante que será evaluado por AESA durante este trámite y que debe servir de criterio para el gestor para la determinación de si el cambio es sustancial o no, es el llamado **TRA - ANÁLISIS DE TAREAS (TASK AND RESOURCE ANALYSIS)**.



Cambios del personal clave

CAMBIO DE PERSONA

Este tipo de cambio se refiere al cambio de la persona que ocupa un puesto de los considerados como personal clave del aeropuerto, permaneciendo invariables las funciones/tareas asignadas al perfil definidas en el manual y procedimientos del aeropuerto.



Dichos cambios, deberán ser notificados mediante una solicitud formal a AESA con al menos 30 días hábiles de antelación respecto a la fecha prevista de incorporación del candidato, remitiendo la siguiente documentación:

- **Propuesta de nombramiento** del candidato (indicando la persona sustituida y la propuesta) y fecha prevista en la que se hará efectivo su nombramiento.
- **Titulación/es académica/s** del candidato.
- **Currículo vitae** del candidato.
- Documento donde se indique el **proceso de transición** establecido por el aeropuerto para garantizar que el relevo y la transferencia de responsabilidades en materia safety.
- **Programa de formación** de dicho puesto.
- **Listado de cursos realizados** por el candidato dentro de su itinerario formativo, así como los que se consideren de relevancia para su perfil.
- **Documentos adicionales** de formación y/o experiencia que puedan ser de relevancia para la ocupación del nuevo puesto.

Cambios del personal clave

CAMBIO DE PERSONA

Una vez recibida dicha documentación, AESA la evaluará y podrá:

1. **Aceptar el nombramiento** del candidato sin más tramitaciones.
2. Realizar requerimientos adicionales, tales como:
 - **solicitud de evidencias/documentación** adicional relativas a la cualificación y experiencia del candidato propuesto
 - **entrevista personal** con el candidato, con el objeto de realizar una evaluación al mismo según los criterios establecidos en el GM2 ADR.AR.C.035 (a)
3. **Aceptar** el nombramiento del candidato **condicionado a determinados requisitos previos** que podrán ser establecidos por AESA (requisitos de formación, ampliación del periodo de transición definido hasta hacer efectivo su nombramiento, etc.).
4. **Rechazar el nombramiento** del candidato en caso de que finalmente se concluya que no se cumplen las condiciones mínimas establecidas por las referencias normativas para ese puesto.

En este caso, y en el supuesto de que AESA no emita respuesta en sentido contrario, se entenderá que el gestor aeroportuario podrá hacer efectivo el nombramiento propuesto en la fecha prevista.



Cambios del personal clave

CAMBIO SIMULTÁNEO DE FUNCIONES Y DE PERSONA

En el caso de que se realizara simultáneamente un cambio de las funciones asignadas a un puesto de personal clave, así como de la persona titular de dicho puesto, se tramitaría mediante el **procedimiento de gestión del cambio**, incluyendo en dicho expediente, de modo adicional, toda la documentación requerida como si se diera el caso de cambio de persona.



Cambios del personal clave

CAMBIOS TEMPORALES

Se considera un cambio temporal de personal clave aquel que se prevea para un breve periodo de tiempo, **nunca superior a 6 meses**.



En estos casos, será suficiente poner en conocimiento de AESA a la mayor brevedad posible, lo siguiente:

- La persona o personas que asumirán las correspondientes responsabilidades y el periodo de tiempo previsto en el que se dará dicha circunstancia.
- Información mínima relativa a la formación y Currículo vitae de la persona propuesta para el desempeño provisional del puesto (en el caso de que sea el Director del aeropuerto u otro personal clave del gestor el que provisionalmente desempeñe estas tareas no hará falta remitir esta información).

Cambios del personal clave



En el caso particular de que el cambio de personal clave se produzca como consecuencia de un **cese no planificado** e incompatible con los plazos indicados, el gestor aeroportuario, en el documento que contemple el proceso de transición a seguir, deberá identificar la persona o personas dentro del aeropuerto que asumirán provisionalmente las correspondientes tareas y responsabilidades hasta que sea efectivo el nuevo nombramiento que se proponga a dicho puesto.

Si el gestor aeroportuario no pudiera identificar dicho/s sustituto/s temporal/es, podrá establecer que el **Director / responsable corporativo** asuma dichas tareas, recogéndolo convenientemente en dicho plan de transición.

Autorizaciones de carácter puntual

Si un gestor de un aeropuerto certificado prevé el desarrollo de una situación operativa en su aeropuerto que no está recogida dentro de su Manual de Aeródromo y que va a tener un carácter puntual, no es necesaria la gestión de un cambio como tal sino solicitar una **autorización previa** a la realización de tal situación. **Algunos ejemplos** de este tipo de operaciones serían:



Operación puntual (despegue y/o aterrizaje) de una aeronave cuya Número o Letra de Clave fuese superior a la que figura en los términos del certificado de aeródromo (o igual pero que no se incluyera dicho modelo en concreto).

Previsión de saturación de plataforma por exceso puntual en la afluencia de aeronaves al aeropuerto debido a un acontecimiento especial, y que no se recogiera en el Manual de Aeródromo.



Previsión del uso de las áreas pavimentadas del campo de vuelos de manera diferente al uso definido en el Manual de Aeródromo.

Autorizaciones de carácter puntual

Ante estas operaciones, el gestor aeroportuario deberá completar el siguiente proceso:



Autorizaciones de carácter puntual

Para ese tipo de operaciones especiales debe tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

1. La solicitud formal de la autorización debe remitirse a AESA con **al menos 30 días hábiles** de antelación a la fecha prevista de tal operación.
2. Si se tratara de una operación **no planificada** que se fuera a desarrollar en fecha inferior a esos 30 días, el gestor podrá consultar con AESA la viabilidad de solicitar tal autorización y el trámite a seguir en su caso en función de las circunstancias.
3. En la solicitud, el gestor debe indicar las **fechas concretas de tal operación** y las **condiciones de operación particulares** del aeródromo durante su ejecución (incluyendo las limitaciones que se establezcan en su caso).
4. A la información anterior, el gestor debe acompañar, al menos, la siguiente documentación: **solicitud formal de la autorización, resumen ejecutivo** de la operación que se pretende y **gestión de riesgos** asociada a la misma.
5. En cualquier caso, dichas operaciones singulares **sólo podrán tener lugar previa resolución expresa de autorización por parte de AESA**. Igualmente, el gestor puede realizar las consultas que considere necesarias sobre tales operaciones a AESA.



**EU-Latin America and Caribbean
Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)**

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Muchas gracias

www.eu-lac-app.org

*This project is funded by the European Union and
implemented by the European Aviation Safety Agency*

easa.europa.eu/connect



Your safety is our mission.

An Agency of the European Union

