

Guía para el cambio de operador de aeródromo



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Edición inicial

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REG. (UE) 2018/1139	REGLAMENTO (UE) Nº 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
REG. (UE) 139/2014	REGLAMENTO (UE) Nº 139/2014 DE LA COMISIÓN DE 12/02/2014, POR EL QUE SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS RELATIVOS A LOS AERÓDROMOS, DE CONFORMIDAD CON EL REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO
LEY 21/2003	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA
LEY 39/2015	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
R.D. 184/2008	REAL DECRETO, DE 8 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL ESTATUTO DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
R.D. 98/2009	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, QUE DESARROLLA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA
CERA-14-PGR-14	CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS SEGÚN EL REG. (UE) Nº 139/2014
AUPC-MAN-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE AEROPUERTO (ANTIGUO IT-DAU-MAN-01)
AUPC-SGS-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL PARA LA ELABORACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ANTIGUO APTO-16-ITC-107)
AUPC-EEAS-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL PARA LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE SEGURIDAD REGLAMENTO (UE) Nº 139/2014 (ANTIGUO APTO-15-ITC-101)
AUPC-LVP-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA SOBRE OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA (ANTIGUO CSA-15-IT-028)
AUPC-FORM-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA SOBRE PROGRAMAS DE FORMACIÓN Y COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA (ANTIGUO CSA-14-IT-02)
AUPC-TRA-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA PARA ANÁLISIS DE TAREAS (ANTIGUO CSA-14-IT-21)
AUPC-RSFY-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (ANTIGUO CSA-15-IT-031)
AUPC-SOAT-DT01	GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA ASISTENCIA EN TIERRA (ANTIGUO APTO-15-ITC-105)

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AFIS	SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO DE AERÓDROMO
AIRAC	REGULACIÓN Y CONTROL DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIS	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
ATS	SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO
CB	BASES DE CERTIFICACIÓN
CS	ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN
CNS	COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA
DAAD	DOCUMENTO DE ACEPTACIÓN Y ACCIÓN DE LA DESVIACIÓN
EAS	ESTUDIO AERONÁUTICO DE SEGURIDAD
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
GA	GESTOR AEROPORTUARIO
GM	MATERIAL GUÍA
IR	DISPOSICIONES DE APLICACIÓN
ITE	INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA DE AESA
ITG	INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL DE AESA
MET	METEOROLOGÍA
RSGSO	RESPONSABLE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SC	CONDICIONES ESPECIALES
SMS	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
TC	TÉRMINOS DEL CERTIFICADO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	OBJETO Y ALCANCE.....	8
3.	CERTIFICADO DE AERÓDROMO	8
4.	DEMOSTRACIÓN DEL CUMPLIMIENTO	9
5.	DESVIACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN	9
6.	RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DE AERÓDROMO.....	10
7.	SISTEMA DE GESTIÓN	10
8.	MANUAL DE AERÓDROMO	10
9.	PERSONAL DEL OPERADOR DE AERÓDROMO	10
10.	SOLICITUD PARA EL CAMBIO DE OPERADOR DE AERÓDROMO	12
11.	DESARROLLO DEL PROCESO DE CAMBIO DE OPERADOR DE AERÓDROMO.....	13
11.1.	Envío de la solicitud	13
11.2.	Análisis inicial de la solicitud.....	13
11.3.	Comunicación a los operadores.....	14
11.4.	Coordinación de actuaciones.....	14
11.5.	Desarrollo del proceso de supervisión del cambio	14
11.6.	Definición de las condiciones de operación	15
11.7.	Inspecciones de seguridad.....	16
11.8.	Fin del proceso de supervisión del cambio.....	16
11.9.	Renuncia o desistimiento por el operador. Caducidad del procedimiento.....	17
12.	PLAZOS PARA EL CAMBIO DE OPERADOR.....	18
13.	FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN	18
14.	FIN DEL PROCEDIMIENTO	19

1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo estableció la obligación de certificación tanto de aeropuertos con ciertas características como de los operadores de aeródromo de tales aeropuertos.

De acuerdo con el mencionado Reglamento, un operador de aeródromo significa cualquier persona jurídica o física que opere o se proponga operar uno o más aeródromos, siendo un aeródromo un área definida (incluyendo edificios, instalaciones y equipos) en tierra o en agua o en una estructura fija marina o flotante destinada a ser utilizada total o parcialmente para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

No obstante, aunque en el Reglamento (UE) n.º 139/2014 sólo se hace mención al término aeródromo, en este documento se utilizará indistintamente el término aeropuerto o aeródromo.

Así, un aeropuerto certificado es aquel que cumple con los requisitos de certificación que establece el artículo 34 del Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y el Consejo, que se desarrolla mediante las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión. En concreto, dicho aeropuerto debe encontrarse en posesión de un certificado.

Por su parte, el artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 2018/1139 indica que las organizaciones responsables de la operación de aeródromos estarán sujetas a certificación y se expedirá un certificado a su favor. Dicho certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas de los actos delegados a que se refiere el artículo 39 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 33 del mismo Reglamento.

Es decir, se debe diferenciar el certificado de un aeropuerto del certificado del operador de ese aeropuerto. No obstante, esto no implica la obligación de que ambos certificados sean independientes y se otorguen por separado. Esto es, el proceso de certificación está asociado tanto a la infraestructura como al operador y no se puede certificar de forma independiente las instalaciones del aeródromo y el operador del mismo. Por ello, si un operador de aeródromo gestiona más de una instalación aeroportuaria deberá solicitar de forma individualizada el certificado para operar en cada una de ellas.

De acuerdo con lo anterior, cuando se mencione en este documento el certificado de aeródromo, se refiere al documento único para un operador de aeródromo y un aeropuerto concretos.

Tanto la certificación del aeropuerto como del operador del mismo no se pueden transferir, por lo que la certificación de las instalaciones del aeropuerto que obtuvo el vigente operador no es válida para el nuevo operador. Es decir, este último tendrá que someterse al procedimiento de certificación de aeródromos, no siendo válida la misma documentación asociada al proceso, en concreto, el manual de aeródromo y el sistema de gestión vigentes en ese momento.

De esta forma, cuando se produzca un cambio del operador aeroportuario se pueden dar dos alternativas:

1. Que no exista continuidad en la operación del aeropuerto. Es decir, que el operador saliente cese en sus responsabilidades y el aeropuerto deje de operar un tiempo hasta que el nuevo operador asuma las responsabilidades que le corresponden e inicie la operación aeroportuaria de nuevo.
2. Que exista continuidad en la operación del aeropuerto. A su vez, este escenario tiene dos posibilidades:
 - a. Que el aeropuerto sea H-24 en el momento del cambio. En este caso, debe existir continuidad en la operación del aeropuerto y se debe acordar la hora exacta (presumiblemente con poco tráfico aéreo) en la que se cambien las responsabilidades del anterior al nuevo operador.
 - b. Que el aeropuerto no sea H-24 en el momento del cambio. En este caso, cuando termina la operación en el día elegido para el cambio, el operador existente cesa en sus responsabilidades. Cuando se vuelve abrir el aeropuerto a las operaciones (al día siguiente o en las horas siguientes a cerrarse), el nuevo operador asumirá las responsabilidades que le corresponden.

En todos los casos, se sobreentiende que para poder iniciar la operación, el nuevo operador y la infraestructura deben haber sido certificados por AESA, así como cumplir con los otros requerimientos exigidos para operar el aeropuerto, en concreto, contar con un proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) o un Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), así como con proveedores de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), de Meteorología (MET) y del Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

Por su parte, AESA procederá a revocar el certificado de aeródromo expedido al operador saliente.

A este respecto, la fecha de efectividad del cambio de operador deberá estar debidamente justificada y se deberán tener en cuenta para su cálculo los plazos establecidos en el Anexo 15 de OACI – Servicios de Información Aeronáutica. En particular, en caso de ser aplicables, deben respetarse los periodos regulares de publicación de información aeronáutica, así como los ciclos del sistema AIRAC (Regulación y Control de Información Aeronáutica) para el establecimiento, eliminación o modificaciones importantes de la información aeronáutica.

Las acciones que debe acometer el nuevo operador para obtener el certificado de aeródromo, en lo que respecta a las instalaciones del aeropuerto, desde las fases previas a la entrega de la solicitud del certificado hasta el otorgamiento del mismo, están recogidas en el correspondiente procedimiento de certificación de aeródromos y se aplican para este procedimiento, ya que, tal y como se ha mencionado anteriormente, se deben certificar, de forma conjunta, las instalaciones del aeródromo y el operador del mismo.

Por su parte, no son objeto del presente procedimiento, los otros permisos y autorizaciones necesarias para la explotación del aeropuerto -de acuerdo con la legislación vigente en cada momento-, que el nuevo operador tendrá que gestionar con las autoridades responsables pertinentes.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de la presente guía es establecer la metodología para la gestión de un cambio de operador de aeródromo en un aeropuerto español certificado.

Esta guía es de aplicación en aquellos aeropuertos españoles certificados cuyo operador de aeródromo cambie por cualquier motivo, lo que implica que el nuevo operador tenga que someterse al proceso de certificación, llevando a cabo las acciones necesarias para obtener un nuevo certificado de aeródromo.

El procedimiento de cambio de operador de aeródromo se inicia cuando se presente en AESA una solicitud para el cambio del operador de un aeropuerto certificado, hasta la emisión, por parte de AESA, del certificado de aeródromo del aeropuerto en cuestión y del mencionado operador, y este comience a operar el aeropuerto.

Todas las menciones que se hacen en este documento a artículos y puntos de regulaciones se refieren al Reglamento (UE) nº 139/2014, salvo que se indique expresamente otra normativa.

3. CERTIFICADO DE AERÓDROMO

De conformidad con el punto ADR.OR.B.005, antes de iniciar la operación de un aeródromo o cuando se haya revocado una exención de conformidad con el Artículo 5, el operador del aeródromo deberá obtener el certificado correspondiente emitido por AESA.

Para ello, debe demostrar el cumplimiento de los requisitos que se establecen tanto en la Parte ADR.OR (Anexo III al Reglamento (UE) nº 139/2014) como en la Parte ADR.OPS (Anexo IV al mismo Reglamento).

Dicho certificado incluirá ciertos términos y atribuciones que el operador de un aeródromo deberá cumplir, de acuerdo con el punto ADR.OR.B.030.

Además, una vez otorgado, deberá tenerse en cuenta lo establecido en el punto ADR.OR.B.035:

- (a) Un certificado seguirá siendo válido siempre que:
 - 1) el operador del aeródromo siga cumpliendo los requisitos pertinentes del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y sus normas de aplicación, y el aeródromo siga cumpliendo las bases de certificación, teniendo en cuenta las disposiciones relacionadas con el tratamiento de las incidencias que se especifican en ADR.OR.C.020;
 - 2) AESA tenga acceso a la organización del operador del aeródromo, tal como se define en ADR.OR.C.015, para determinar el cumplimiento continuo de los requisitos pertinentes del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y sus normas de aplicación; y
 - 3) no se renuncie al certificado ni este se revoque.
- (b) En caso de revocación o renuncia, el certificado se devolverá a AESA sin demora.

4. DEMOSTRACIÓN DEL CUMPLIMIENTO

Según el punto ADR.OR.B.025:

(a) El operador del aeródromo deberá:

- 1) realizar y documentar todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios, y demostrar a AESA:
 - i. el cumplimiento de las bases de certificación notificadas, las especificaciones de certificación aplicables a un cambio, cualquier directiva de seguridad, según corresponda, y los requisitos aplicables del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y sus normas de aplicación;
 - ii. que el aeródromo, así como sus superficies de limitación de obstáculos y de protección y otras áreas asociadas con el aeródromo, no tienen características que lo hagan inseguro para su operación; y
 - iii. que los procedimientos de vuelo del aeródromo y los cambios asociados a los mismos se han establecido de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión.
- 2) proporcionar a AESA los medios por los que se ha demostrado el cumplimiento; y
- 3) declarar a AESA el cumplimiento de la letra a)(1).

(b) El operador del aeródromo deberá conservar y mantener a disposición de AESA la información pertinente sobre el diseño, incluidos los planos, los informes de inspección, de pruebas y otros informes pertinentes, de conformidad con las disposiciones del ADR.OR.D.035 y facilitarla a solicitud de AESA.

5. DESVIACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN

Según lo establecido en el Artículo 7 Desviaciones respecto de las especificaciones de certificación:

1. La certificación del aeropuerto puede incluir desviaciones de las especificaciones de certificación (CS) publicadas por EASA. El documento de aceptación y acción de la desviación se conoce como DAAD (por sus siglas en inglés, *Deviation Acceptance and Action Document*).
2. En caso de existir alguna desviación, el certificado incluirá el DAAD, junto con su período de validez.
3. El operador del aeródromo y AESA verificarán que se mantiene el cumplimiento de las condiciones por las que se otorgó el DAAD. De no ser así, se procederá a modificar, suspender o retirar el DAAD.
4. En caso de cambio de operador de aeródromo, el DAAD que se adjunta al certificado vigente se transferirá al certificado del nuevo operador al que vaya a transferirse la operación del aeródromo, siempre que se sigan cumpliendo las condiciones por las que se otorgó el DAAD. En caso contrario, se modificará, suspenderá o retirará el DAAD.

6. RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DE AERÓDROMO

El operador de aeródromo ostenta las responsabilidades que se establecen en la SUBPARTE C — RESPONSABILIDADES ADICIONALES DEL OPERADOR DEL AERÓDROMO (ADR.OR.C).

7. SISTEMA DE GESTIÓN

El operador del aeródromo deberá implementar y mantener un sistema de gestión que integre un sistema de gestión de la seguridad operacional de acuerdo con la SUBPARTE D — GESTIÓN — OPERADORES DE AERÓDROMOS (ADR.OR.D).

Igualmente, el sistema de gestión del operador de aeródromo deberá contar con un sistema de gestión del cambio, de conformidad con el punto ADR.OR.B.040, teniendo asimismo en cuenta que deberá garantizarse el cumplimiento continuo con los requisitos técnicos aplicables emitidos por EASA, según queda dispuesto en el punto ADR.OR.B.050.

En el caso de cambio de operador de aeródromo deberá disponer de su propio sistema de gestión, no siendo válido mantener el mismo sistema del operador saliente.

8. MANUAL DE AERÓDROMO

El operador de aeródromo deberá disponer y mantener un manual de aeródromo de acuerdo con la SUBPARTE E — MANUAL Y DOCUMENTACIÓN DEL AERÓDROMO (ADR.OR.E).

En el caso de cambio de operador de aeródromo deberá disponer de su propio manual de aeródromo, no siendo válido mantener el mismo manual del operador saliente.

9. PERSONAL DEL OPERADOR DE AERÓDROMO

El operador de aeródromo deberá contar con los recursos humanos necesarios para operar el aeropuerto y cumplir con los requerimientos del personal establecidos en el Reglamento (UE) nº 139/2014, en particular, con su sistema de gestión de la seguridad operacional y su manual de aeródromo.

De acuerdo con el punto ADR.OR.D.015:

- (a) El operador del aeródromo designará a un gerente responsable (accountable manager), quien tendrá la autoridad para garantizar que todas las actividades se financien y se lleven a cabo de conformidad con los requisitos aplicables. El gerente responsable será responsable de establecer y mantener un sistema de gestión eficaz.
- (b) El operador del aeródromo designará a las personas responsables de la gestión y supervisión de las siguientes áreas:

- (1) servicios operativos del aeródromo; y
 - (2) mantenimiento del aeródromo.
- (c) El operador del aeródromo designará a una persona o grupo de personas responsables del desarrollo, el mantenimiento y la gestión diaria del sistema de gestión de la seguridad operacional.
- Dichas personas actuarán con independencia de otros gerentes dentro de la organización, tendrán acceso directo al gerente responsable y a la dirección competente en materia de seguridad operacional, y serán responsables ante él.
- (d) El operador del aeródromo dispondrá de personal suficiente y cualificado para las tareas y actividades planificadas que se realizarán de conformidad con los requisitos aplicables.
- (e) El operador del aeródromo asignará un número suficiente de supervisores de personal para las funciones y responsabilidades definidas, teniendo en cuenta la estructura de la organización y el número de personal empleado.
- (f) El operador del aeródromo garantizará que el personal involucrado en la operación, el mantenimiento y la gestión del aeropuerto reciba la capacitación adecuada de acuerdo con el programa de capacitación.

Asimismo, de conformidad con el punto AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) apartado (b):

- 1) Habrá un responsable de supervisión del cumplimiento.
El gerente responsable, con respecto a su responsabilidad directa por la seguridad, debe asegurarse, de acuerdo con ADR.D.015 (a), que se asignen recursos suficientes para la supervisión del cumplimiento. En el caso de que la persona responsable de la supervisión del cumplimiento actúe también como responsable de seguridad operacional, el gerente responsable debería asegurarse de que se asignen recursos suficientes a ambas funciones, teniendo en cuenta el tamaño del operador del aeródromo y la naturaleza y complejidad de sus actividades.
- 2) La independencia de la supervisión del cumplimiento debe establecerse asegurando que las auditorías e inspecciones sean realizadas por personal no responsable de la función, procedimiento, etc. que se audita.
- 3) El personal involucrado en la supervisión del cumplimiento debería tener acceso a cualquier parte de la organización del aeródromo y a cualquier organización contratada, según sea necesario.

Por otra parte, se considera personal clave del operador de aeródromo aquel que desempeñe las siguientes ocupaciones en el aeropuerto:

- Gerente responsable (*accountable manager*)
- Responsable del sistema de gestión de seguridad operacional.
- Responsable del área de operaciones.
- Responsable del área de mantenimiento.

La supervisión de los cambios de personal considerado clave se realizará de acuerdo con el procedimiento establecido por AESA al respecto, que entre otras cosas establece los requisitos que deben cumplir los candidatos a dichos puestos, según lo indicado en el Reglamento (UE) 139/2014.

10. SOLICITUD PARA EL CAMBIO DE OPERADOR DE AERÓDROMO

La solicitud para el cambio de operador de un aeródromo certificado deberá contener la siguiente información:

- I. Formulario de solicitud del certificado de aeródromo, disponible en la página web de AESA (www.seguridadaerea.gob.es/es). Junto a la solicitud del certificado deberá entregarse la siguiente documentación:
 1. Identificación del particular o la empresa que ejercerá como nuevo operador, incluyendo los datos de contacto.
 2. Titularidad de la infraestructura. Para este caso de cambio de operador, si el solicitante del certificado no es el propietario de la infraestructura deberá presentar una copia del título jurídico en virtud del cual el titular del aeropuerto designa al solicitante como operador del mismo, indicando las normas o reglamentos de referencia y su período de designación.
 3. Datos del aeropuerto, incluyendo el tipo de operaciones que se realizarán.
 4. Propuesta de personal clave. En el caso en el que el operador de aeródromo haya solicitado la entrega de esta información en un momento posterior del proceso de certificación deberá indicarse este hecho en la solicitud.
 5. Identificación del firmante de la solicitud de certificación.
 6. Documentación técnica acreditativa.
- II. Justificación del cumplimiento de los requisitos exigidos a un operador de aeródromo de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, incluyendo su experiencia en la gestión de aeropuertos.
- III. Fecha propuesta para hacer efectivo el cambio de operador (en todo caso, será el operador actual del aeródromo el que notificará la fecha en la que tendrá lugar la transferencia).
- IV. Plan de transición del cambio de operador y cronograma de actuaciones previsto.
- V. Previsión del nuevo operador en relación con el personal del aeropuerto y esquema de la transición (contratación de nuevo personal y/o subrogación de contratos al personal del vigente operador).
- VI. Análisis de riesgos del cambio de operador, con especial énfasis en el periodo de implantación (transición y adaptación).

VII. Información para incluir en los términos del certificado de aeródromo.

De acuerdo con el procedimiento de certificación de aeródromos, el operador podrá entregar parte de la documentación con posterioridad a la solicitud.

La solicitud deberá presentarse a través de la sede electrónica de AESA (mediante la opción de “Certificación y conversión de certificados de aeródromos de uso público dentro del marco EASA), por parte de un representante del solicitante legalmente habilitado y dirigirse al Director de la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil.

En cuanto a los recursos humanos del nuevo operador, su personal clave deberá estar designado por el operador y aceptado por AESA durante el proceso de cambio de operador (antes de la certificación del aeródromo) y en cuanto al resto del personal, se deberá contar con el imprescindible para la certificación del aeródromo y con toda la plantilla necesaria para garantizar la continuidad de la seguridad operacional antes de la entrada en vigor del cambio de operador.

11. DESARROLLO DEL PROCESO DE CAMBIO DE OPERADOR DE AERÓDROMO

11.1. Envío de la solicitud

Este procedimiento se inicia a instancias de una empresa especializada en la gestión de aeropuertos, en el momento en el que presenta una solicitud por registro a través de la sede electrónica de AESA para ser certificada como operador de aeródromo de un aeropuerto certificado en el que ya existe un operador. Es decir, la solicitud consiste en el cambio del operador de un aeropuerto certificado.

11.2. Análisis inicial de la solicitud

Tras la recepción de la solicitud, AESA evaluará dicha solicitud para comprobar que ha sido cumplimentada correctamente y que contiene la información suficiente para proceder a iniciar el proceso de cambio de operador. La revisión exhaustiva de la documentación presentada en la solicitud se llevará a cabo en una fase posterior, durante el proceso de supervisión del cambio de operador.

Una vez analizada la documentación, AESA emitirá acuse de recibo de la misma, el cual contendrá la siguiente información:

- Notificación de que la solicitud ha sido recibida.
- Aceptación/denegación de la entrega diferida de documentación.
- Posibles retrasos previstos en el proceso de certificación (si se prevé un retraso en el mismo).

En caso de que en el mencionado análisis preliminar se observe que existe carencia sustantiva en relación a la documentación asociada a la solicitud, se incluirá en el acuse de recibo un requerimiento de subsanación de tal documentación al solicitante, haciéndole constar que, de acuerdo al artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común

de las Administraciones Públicas, debe subsanar las deficiencias o acompañar los documentos preceptivos en un plazo de diez días hábiles contados a partir del día siguiente al de recepción de dicha notificación, y que en caso de no hacerlo, se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la misma Ley.

Una vez recibida la documentación de subsanación por parte del solicitante, se realiza de nuevo el proceso de análisis siguiendo los pasos descritos, repitiendo este proceso si se considera pertinente o denegando la solicitud y poniendo fin al procedimiento administrativo en otro caso, en los términos previstos en la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

11.3. Comunicación a los operadores

Cuando el operador haya subsanado las posibles deficiencias y la solicitud cumpla con los requisitos necesarios para iniciar el proceso, AESA emitirá un oficio dirigido al actual operador del aeródromo en cuestión, solicitando la conformidad con el cambio de operador, así como con la fecha prevista para que se haga efectiva la transferencia de responsabilidades entre el operador actual y el nuevo, y con la alternativa propuesta para el cambio.

Una vez recibida la contestación del actual operador en el plazo establecido legalmente, AESA emitirá otro oficio dirigido al nuevo operador, comunicándole la aceptación de la solicitud y el inicio de la inspección de supervisión relativa a la solicitud del certificado. Esta comunicación incluirá:

- El calendario previsto para la certificación.
- El equipo revisor del cambio de operador.
- La documentación que, aparte de la entregada con la solicitud de inicio, deba aportar el interesado antes de la emisión del dictamen técnico.

11.4. Coordinación de actuaciones

Una vez se haya enviado el oficio inicial al nuevo operador, se le citará para tener un contacto presencial en la Agencia al que asistirá el gerente responsable y las personas que estime oportuno que le acompañen. Durante la reunión se informará del proceso de supervisión del cambio de operador por parte de AESA y el operador se presentará y explicará su plan de transición y el cronograma previsto de actuaciones, con la fecha de inicio de prestación de funciones.

La anterior reunión es independiente de la reunión previa a la solicitud del certificado, tal y como se describe en el procedimiento de certificación de aeródromos.

11.5. Desarrollo del proceso de supervisión del cambio

El proceso de cambio de operador es iterativo, en el sentido de que existirán sucesivas revisiones de documentación por parte del equipo revisor y la adecuación de la misma por parte del nuevo operador para subsanar las deficiencias detectadas.

Durante la supervisión de la documentación de garantía de seguridad asociada al cambio de operador se seguirán los siguientes criterios para clasificar los aspectos que surjan durante el proceso:

- D - Discrepancia: Para los puntos donde el equipo revisor considera que existe una discrepancia que impediría la implantación del cambio de operador (un incumplimiento de requisitos, la no validez de una demostración, etc.), por lo que debe ser resuelta de forma previa a la implantación del cambio por parte del operador.
- O - Observación: Aquellos aspectos que no impiden la aprobación o aceptación del cambio de operador, pero para los cuales se recomienda su resolución durante el proceso de la gestión del mismo. Dichas observaciones pueden ser objeto de seguimiento por parte de AESA en futuras inspecciones de control normativo.
- A – Aclaración: Cualquier aspecto que el equipo revisor necesite aclarar para asegurar una adecuada supervisión del cambio de operador. La pregunta puede ir asociada a un aspecto cuya ausencia puede dar lugar a una discrepancia o a una observación.

En base a la valoración de la documentación aportada por el nuevo operador, AESA remitirá al nuevo operador por sede electrónica, los informes de revisión que detallen las deficiencias, observaciones y aclaraciones detectadas.

Por su parte, el nuevo operador deberá presentar por sede electrónica la documentación para subsanar las deficiencias incluidas en cada uno de los informes.

En caso de no estar conforme con alguna de las no conformidades notificadas, el solicitante podrá formular alegaciones y presentar la documentación que considere oportuno.

Lo anterior puede implicar el envío de varias comunicaciones entre el equipo revisor y el operador entrante. Todos estos contactos se recomiendan realizar mediante correo electrónico, salvo el envío de informes de revisión y su contestación, que se hará por sede electrónica. También se podrán convocar reuniones presenciales o por la aplicación de Microsoft Teams.

Asimismo, AESA podría necesitar contactar con el vigente operador, con el fin de recabar información o cotejar algún dato.

A lo largo del proceso de supervisión del cambio, el operador puede informar a AESA por cualquier medio que pretende solicitar una modificación en la solicitud inicial del cambio ya emitida. En ese caso, AESA debe evaluar el alcance que implica la modificación de dicha solicitud y determinar si pudiera afectar al cronograma establecido. En caso de verse afectado, deberá ser modificado por el solicitante. Y si afectara a la fecha de la transferencia, deberá contar con el visto bueno del vigente operador.

En cualquier caso, deberá dejarse constancia de tales comunicaciones por parte de todos los implicados en el proceso.

11.6. Definición de las condiciones de operación

Una vez aceptada la solicitud, y en el caso de que exista continuidad en la operación del aeropuerto, es decir, que se dé la segunda alternativa de las indicadas en el apartado 1 del presente procedimiento, previo acuerdo de los operadores entrante y saliente, y con el visto bueno de AESA,

se podrán modificar las condiciones de operación durante el proceso de certificación para el cambio de operador.

Las condiciones de operación establecidas al inicio del proceso de certificación podrán variar en cualquier momento del proceso si en alguna de las actuaciones inspectoras llevadas a cabo, documentales o in situ, se detectasen indicios que aconsejasen la limitación o suspensión de las operaciones por motivos de seguridad.

De producirse este hecho, AESA comunicará el cambio en las condiciones de operación a los operadores, actual y nuevo, de forma oficial, a través de su sede electrónica.

11.7. Inspecciones de seguridad

Dentro del proceso de supervisión del cambio de operador se podrán realizar inspecciones de seguridad in situ cuando AESA considere que existen razones fundadas para ello con relación al mantenimiento de la seguridad operacional, bien antes o bien después de la aprobación del cambio.

De esta forma, durante la supervisión del cambio de operador, se podrán proponer dos tipos de inspecciones:

- In situ previa a la aprobación del cambio de operador.
- In situ o documental posterior para comprobar el aseguramiento de que el nuevo operador ha cumplido con los condicionantes que se incluyeron en la aprobación del cambio.

El procedimiento de inspección está regulado en cuanto a responsabilidades, métodos de trabajo, plazos y resultados por el Reglamento de Inspección Aeronáutica aprobado mediante el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero y por la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

En caso de llevarse a cabo una inspección in situ anterior a la aprobación del cambio de operador, el resultado de la misma podrá condicionar la finalización de la gestión de dicho cambio, requiriéndose la subsanación de las deficiencias que se encontraran, en su caso, para el cierre de dicho procedimiento.

11.8. Fin del proceso de supervisión del cambio

Una vez que AESA dé por subsanadas todas las posibles discrepancias detectadas (incluidas tanto las documentales como las detectadas durante una inspección in situ o que pudieran surgir de reuniones con el operador de aeródromo) y apruebe el proceso de certificación, emitirá la correspondiente Resolución de aprobación del cambio, que incluirá los siguientes aspectos:

- Si aplican, las observaciones que no impiden la implantación del cambio de operador pero que deberían ser tenidas en consideración por parte del nuevo operador.
- En su caso, otros condicionantes asociados a la aprobación del cambio (formación al personal, remisión de documentos, etc.) y cuyo cumplimiento anterior o posterior a la fecha de entrada en vigor del cambio de operador se considera necesario. En caso de incumplimiento de tales condicionantes, AESA puede tomar las medidas que considere oportunas según el alcance o severidad del incumplimiento y según la legislación vigente.

Acto seguido, se procederá a la notificación a los operadores saliente y entrante por parte de AESA de que no existen impedimentos para el cambio de operador, indicando igualmente (en su caso) las observaciones que deberían ser tenidas en cuenta por ambas partes.

Asimismo, AESA procederá a la emisión de la nueva Resolución del certificado de aeródromo del nuevo operador, junto con los términos del certificado de acuerdo, así como las bases de certificación (CB) definitivas y las desviaciones aceptadas de acuerdo con el artículo 7 del Reglamento (UE) nº 139/2014.

La Resolución se enviará al operador entrante a través de la sede electrónica de AESA con antelación a la fecha efectiva del cambio de operador.

Una vez emitido el certificado, el nuevo operador de aeródromo deberá comunicar su nuevo estado al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) para su publicación en el AIP.

Asimismo, AESA procederá a comunicar la revocación del certificado de aeródromo expedido al operador saliente con efectos en la fecha en la que entre en vigor el certificado del operador entrante.

11.9. Renuncia o desistimiento por el operador. Caducidad del procedimiento.

Aparte de la terminación de la gestión del cambio de operador por medio de la Resolución (tal y como se ha descrito anteriormente), la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 84 y siguientes contempla las siguientes formas de finalización de un procedimiento administrativo:

- Desistimiento o renuncia. Se prevén dos casos:
 - El operador podrá desistir de su solicitud o renunciar al derecho en que ésta se funda por cualquier medio que permita su constancia, siempre que incorpore las firmas que correspondan de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. AESA aceptará de plano el desistimiento y declarará concluido el procedimiento.
 - En caso de que se solicite al operador que subsane documentación o aporte documentación adicional en un determinado plazo de tiempo, y éste no lo haga dentro de dicho período, se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución dictada por AESA.

Para ambos casos, AESA emitirá la correspondiente Resolución.

- Declaración de caducidad. Cuando se produzca una paralización del procedimiento imputable al operador, AESA le advertirá que, transcurridos tres meses, se producirá la caducidad del procedimiento. Dicha advertencia deberá ser remitida por AESA con al menos veinte días hábiles respecto a la fecha en que se fuera a producir la finalización del procedimiento por caducidad. Consumido este plazo sin que el operador realice las actividades necesarias para reanudar la tramitación, AESA acordará el archivo del procedimiento, notificándoselo mediante resolución de declaración de caducidad del procedimiento al operador.

12. PLAZOS PARA EL CAMBIO DE OPERADOR

El plazo para el cambio de operador de aeródromo está condicionado, principalmente, por el proceso de certificación del aeropuerto y otros requisitos exigidos para la explotación del aeropuerto, todo ello ajeno a este procedimiento, aunque relacionado. En todo caso, el plazo para el cambio de operador se estima entre 6 y 18 meses. Por tanto, la solicitud para el cambio de operador se deberá presentar, al menos, seis meses antes de la fecha prevista para que el cambio de operador se haga efectivo.

El cómputo de plazos comienza a partir del día siguiente al del registro de entrada de la solicitud de cambio de operador en AESA salvo que, durante el análisis preliminar de la documentación aportada por el operador entrante, se requiera a éste la subsanación de las deficiencias detectadas o la aportación de documentos adicionales en un plazo máximo de diez días hábiles contados a partir del día siguiente al de recepción de dicha notificación, en cuyo caso dicho cómputo de plazos dará comienzo a partir del día siguiente al del final del período otorgado para la subsanación de la documentación requerida.

El correspondiente plazo asignado quedará suspendido en todos los casos recogidos en el artículo 22 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas como pudieran ser aquellos períodos de tiempo en los que le sea requerido al operador la subsanación de no conformidades, la respuesta a aclaraciones o la petición de informes preceptivos vinculantes, todos ellos como resultado de la supervisión del cambio de operador. Para ello, el funcionario responsable propondrá la emisión de un escrito que firmará el jefe del SCER.

En cualquier caso, se dejará registro de los diferentes períodos de tiempo que se han ido sucediendo a lo largo de la gestión del cambio, con indicación de los plazos en los que la gestión del cambio de operador se ha encontrado suspendida a causa de requerimientos de AESA al operador. En suma, el cómputo general de plazos para el trabajo de supervisión realizado por el personal de AESA no deberá superar los plazos establecidos en este apartado.

Excepcionalmente, podrá solicitarse ampliación del plazo máximo para resolver y notificar por parte del jefe del SCER a propuesta del *funcionario responsable* en los términos del artículo 23 de la Ley 39/2015, la cual deberá ser concedida por el director de la DASAC.

13. FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN

En el caso de que se produzca un nuevo cambio de operador de aeródromo, se deberá repetir este procedimiento o, teniendo en cuenta el punto ADR.OR.B.065, si el operador desea dar por terminada la operación del aeródromo deberá:

- (a) notificarlo a AESA lo antes posible;
- (b) proporcionar dicha información al proveedor de servicios de información aeronáutica correspondiente;
- (c) entregar el certificado a AESA en la fecha de terminación de la operación; y

- (d) asegurarse de que se hayan tomado las medidas adecuadas para evitar el uso no intencionado del aeródromo por aeronaves, a menos que AESA haya aprobado el uso del aeródromo para otros fines.

Además, de acuerdo con el punto AMC1 ADR.OR.B.065, en caso de que se pretenda dar por terminada la operación del aeródromo, el operador del aeródromo deberá notificarlo por escrito a AESA y al proveedor del Servicio de Información Aeronáutica (AIS). La notificación deberá realizarse con la suficiente antelación como para permitir la publicación oportuna de las modificaciones y su notificación por el sistema de Regulación y Control de Información Aeronáutica (AIRAC) de acuerdo con el cronograma correspondiente.

Al dar por terminada la operación, el operador del aeródromo deberá aplicar la señalización de cierre de pista, así como cualquier otra medida que establezca la legislación vigente y/o que AESA considere apropiada.

14. FIN DEL PROCEDIMIENTO

Una vez que se haya notificado la Resolución de certificación de operador de aeródromo y de aeródromo al nuevo operador, se haya revocado el certificado al operador saliente y se haya hecho efectiva la transferencia de la operación, se dará por terminado el procedimiento de cambio de operador de aeródromo y se procederá al archivo del expediente.

Si existiesen condicionantes asociados a la aprobación del cambio con cumplimiento posterior a la fecha de entrada en vigor del cambio de operador, se verificará su cumplimiento en las futuras inspecciones de control normativo a dicho aeródromo y a su operador.

En el caso de que, tras la supervisión completa del cambio y cuando el operador no subsane de forma aceptable por AESA las discrepancias que se hayan planteado, de forma motivada puede procederse a la denegación del cambio de operador, emitiéndose por parte de AESA la correspondiente Resolución.