

Gestión del cambio en aeropuertos



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	15/09/2021	Adecuación a nuevo procedimiento de Gestión Documental. Este documento sustituye a AUP-18-ITC-119 Y AUP-18-ITC-119-A01.
02	01/02/2023	Corrección erratas e inclusión sistema de control de cambios.
03	Desde publicación	Actualización de la guía y corrección de erratas.

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LEY 48/1960 LEY 5/2010	LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA, Y SUS POSTERIORES MODIFICACIONES. LEY 5/2010, DE 17 DE MARZO, POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA.
LEY 21/2003	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA, Y SUS POSTERIORES MODIFICACIONES.
LEY 1/2011	LEY 1/2011, DE 4 DE MARZO, POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL Y SE MODIFICA LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA.
REAL DECRETO 862/2009	REAL DECRETO 862/2009, DE 14 DE MAYO, POR EL QUE SE APRUEBAN LAS NORMAS TÉCNICAS DE AERÓDROMOS DE USO PÚBLICO Y EL REGLAMENTO DE CERTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN DE AEROPUERTOS Y OTROS AERÓDROMOS DE USO PÚBLICO, Y SUS POSTERIORES MODIFICACIONES.
ORDEN FOM/2086/2011	ORDEN FOM/2086/2011, DE 8 DE JULIO, POR LA QUE SE ACTUALIZAN LAS NORMAS TÉCNICAS CONTENIDAS EN EL ANEXO AL REAL DECRETO 862/2009, DE 14 DE MAYO, POR EL QUE SE APRUEBAN LAS NORMAS TÉCNICAS DE DISEÑO Y OPERACIÓN DE AERÓDROMOS DE USO PÚBLICO Y SE REGULA LA CERTIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE COMPETENCIA DEL ESTADO.
AUPC-MAN-DT01	INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE AEROPUERTO
AUPC-SGS-DT01	ELABORACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ANTERIOR APTO-16-ITC-107)
AUPC-EEAS-DT01	ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE SEGURIDAD REGLAMENTO (UE) Nº 139/2014 (ANTERIOR APTO-15-ITC-101)
AUPC-LVP-DT01	OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA (ANTERIOR CSA-15-IT-028)
AUPC-SSEI-ITR02-A01	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS. CATEGORÍA OACI-SSEI Y NIVEL DE PROTECCIÓN SSEI (ANTERIOR A-DAU-SSEI-02)
AUPC-FORM-DT01	PROGRAMAS DE FORMACIÓN Y COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA (ANTERIOR CSA-14-IT-02)
AUPC-TRA-DT01	ANÁLISIS DE TAREAS (ANTERIOR CSA-14-IT-21)
AUPC-RSFY-DT01	SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (ANTERIOR CSA-15-IT-031)
AUPC-SOAT-DT01	GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA ASISTENCIA EN TIERRA (ANTERIOR APTO-15-ITC-105)
AUPC-PCLA-P01-DT01	REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN A AESA PARA EL CAMBIO DE PERSONAL CLAVE EN UN AEROPUERTO

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AMC	MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
ANSP	PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
AP	APROBACIÓN PREVIA
ATC	CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
BC	BASES DE CERTIFICACIÓN
CEOPS	CENTRO DE OPERACIONES
CIAIAC	COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL
CLS	COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL
CS	ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN
DAAD	DOCUMENTO DE ACEPTACIÓN Y ACCIÓN DE LA DESVIACIÓN
DAPI	DOCUMENTO DE ACEPTACIÓN DEL PLAN DE IMPLANTACIÓN
EAS	ESTUDIO AERONÁUTICO DE SEGURIDAD
EASA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA
ECS	EQUIPO CRÍTICO DE SEGURIDAD
ELOS	NIVEL EQUIVALENTE DE SEGURIDAD
EPI	EVALUACIÓN PREVIA DEL IMPACTO DEL CAMBIO
GA	GESTOR AEROPORTUARIO
GC	GESTIÓN DEL CAMBIO
GM	MATERIAL GUÍA
IFR	REGLAS DE VUELO INSTRUMENTAL
IR	DISPOSICIONES DE APLICACIÓN
ITE	INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA DE AESA
ITG	INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL DE AESA
LVP	PROCEDIMIENTOS EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD (LOW VISIBILITY PROCEDURE)
NOT	NOTIFICACIÓN
NOTAM	INFORMACIÓN PARA OPERADORES AÉREOS (NOTICE TO AIRMEN)
OACI	ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
PGS	PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD
PVSO	PLAN DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
RGS	REGISTRO
RSGSO	RESPONSABLE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
RWY	PISTA DE VUELO
SAP	SOLICITUD DE APROBACIÓN
SC	CONDICIONES ESPECIALES
SCER	SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE CAMBIOS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS
SMS	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SO	SEGURIDAD OPERACIONAL
TC	TÉRMINOS DEL CERTIFICADO
SPP	SERVICIO DE PISTA Y PLATAFORMA
SSEI	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS
TWR	TORRE DE CONTROL

VFR	REGLAS DE VUELO VISUAL
-----	------------------------

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	8
2.	CONTENIDO	8
3.	DEFINICIONES.....	9
4.	CLASIFICACION DEL CAMBIO.....	10
4.1.	Determinación de la clase del cambio	11
4.1.1.	<i>Determinación de necesidad de aprobación previa.....</i>	<i>12</i>
4.1.2.	<i>Categorización del cambio.....</i>	<i>12</i>
4.1.3.	<i>Clasificación del cambio.....</i>	<i>15</i>
4.2.	Tramitación de los cambios	16
4.2.1.	<i>Cambios de clase 1.....</i>	<i>17</i>
4.2.2.	<i>Cambios de clase 1A</i>	<i>17</i>
4.2.3.	<i>Cambios de clase 2.....</i>	<i>19</i>
4.2.4.	<i>Cambios de clase 3.....</i>	<i>20</i>
5.	IMPLANTACIÓN DEL CAMBIO	21
6.	REGISTRO DE LOS CAMBIOS.....	22
7.	CONSULTAS Y AUTORIZACIONES ESPECIALES DE CARÁCTER PUNTUAL	23
8.	CAMBIOS EN LA NORMATIVA DE APLICACIÓN A AERÓDROMOS CERTIFICADOS.....	24
9.	MODIFICACIONES RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	27
10.	ANEXOS.....	29
10.1.	Anexo 1: Guía para la elaboración del procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto	31
10.2.	Anexo 2: Formularios y documentación a presentar	35
10.2.1.	<i>Registro general de cambios.....</i>	<i>35</i>
10.2.2.	<i>Registro individual del cambio</i>	<i>36</i>
10.2.3.	<i>Solicitud de aprobación del cambio</i>	<i>38</i>
10.2.4.	<i>Notificación previa del cambio</i>	<i>40</i>
10.2.5.	<i>Comunicación periódica.....</i>	<i>42</i>
10.2.6.	<i>Resumen ejecutivo de descripción del cambio.....</i>	<i>43</i>
10.3.	Anexo 3: Formularios de necesidad de aprobación previa	45
10.3.1.	<i>Cambios en los términos del certificado</i>	<i>45</i>
10.3.2.	<i>Cambio de las bases del certificado</i>	<i>46</i>
10.3.3.	<i>Cambios en los equipos críticos para la seguridad operacional</i>	<i>47</i>
10.3.4.	<i>Cambios en los elementos del Sistema de Gestión del gestor</i>	<i>48</i>
10.3.5.	<i>Cambios en el ámbito del LVP</i>	<i>50</i>
10.3.6.	<i>Cambios en el ámbito del procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas</i>	<i>52</i>
10.3.7.	<i>Cambios en otros ámbitos que requieren aprobación.....</i>	<i>53</i>

10.4.	Anexo 4: Formatos para la evaluación del impacto del cambio	54
10.4.1.	<i>Formulario de evaluación del impacto del cambio</i>	54
10.4.2.	<i>Tabla de criterios de evaluación del impacto del cambio</i>	55
10.4.3.	<i>Tabla de niveles para la calificación del impacto del cambio</i>	56
10.5.	Anexo 5: Formulario de solicitud de aceptación/modificación del procedimiento de Gestión del Cambio	57
10.6.	Anexo 6: Formulario de solicitud de una autorización de carácter puntual para una operación no autorizada en un aeropuerto	58

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

De acuerdo con el Reglamento (UE) nº 139/2014, en particular con el **ADR.OR.B.040**, cualquier cambio que:

- 1) Afecte a los términos del certificado, sus bases de certificación 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 AESA.

Y para otros cambios que requieran aprobación previa de conformidad con el Reglamento (UE) nº 2018/1139 y sus disposiciones de aplicación, el operador de aeródromo solicitará aprobación previa a AESA.

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el **ADR.OR.B.015 letra b, número 4**, el operador de aeródromo deberá incluir en su Manual de Aeródromo un procedimiento en el que describirá cómo gestionará y notificará a AESA los cambios que no requieran aprobación previa.

El objeto de este documento técnico es establecer las condiciones y particularidades de la gestión y tramitación de los cambios que todo operador de aeródromo sujeto al requisito de certificación debe seguir, con el fin de garantizar la continuidad de las condiciones de seguridad y de acuerdo al *Reglamento (UE) nº 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) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y Consejo*.

Para garantizar la continuidad de las condiciones de seguridad, los aeropuertos españoles deben tener definido en sus manuales de operación el procedimiento para tratar los cambios que afectan a su infraestructura, condiciones de operación, organización o sistema de gestión, de tal manera que dichos cambios se implanten en correspondencia con los estándares de seguridad exigibles y sin introducir riesgos no deseables en la operación.

2. CONTENIDO

Este documento técnico incluye referencias y contenidos mínimos aceptables para la autoridad en relación con los aspectos que el operador de aeródromo ha de tener en cuenta en la gestión del cambio, y establece en función de la tipología de cambios definida la tramitación de los mismos en forma y plazo.

- ➔ De acuerdo con el Reglamento (UE) nº 139/2014, un operador de aeródromo significa cualquier persona jurídica o física que opere o se proponga operar uno o más aeródromos. No obstante, en este documento se utilizará indistintamente el término operador de aeródromo, gestor aeroportuario o, simplemente, gestor.

El gestor aeroportuario deberá tener establecido un procedimiento de Gestión del Cambio adaptado de manera específica a las referencias y contenidos de esta Instrucción. Dicha adaptación tendrá en cuenta las características propias de la infraestructura, gestor, tráfico aéreo (número, tipo de operaciones y distribución en el tiempo, estacionalidad), etc.

Adicionalmente a las referencias contenidas en el propio cuerpo de esta Instrucción, en el Anexo 1 se incluye una guía de orientación al gestor para la elaboración del procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto.

Para aquellos aeródromos que ya tengan aprobado su procedimiento de Gestión del Cambio, éste se deberá adaptar a las referencias y contenidos de esta Instrucción.

3. DEFINICIONES

Se define “**cambio**” a efectos de esta *Instrucción*, 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 de a día de la operación del gestor aeroportuario.

En el alcance de la definición aquí expresada no estarían incluidas las modificaciones de escasa relevancia del tipo “enmiendas o correcciones menores” determinadas por el gestor aeroportuario a partir de un análisis preliminar, y que por tanto no se consideran cambios en este sentido, si bien se garantizará que tales se registran, según los principios de gestión documental establecidos en el aeropuerto.

Cuando la ejecución de las actuaciones asociadas al cambio implique definir en el aeropuerto unas condiciones de operación significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo, dichas condiciones transitorias de operación deberán ser notificadas por el aeropuerto y aceptadas por AESA con carácter previo al inicio de los trabajos.

De igual forma, aquellas actuaciones que no modifican el escenario de partida, es decir, que tras llevarlas a cabo, situación inicial y situación final son las mismas (como es el caso de mantenimientos, sustitución del balizamiento, recrecido de pista, repintado de plataforma...) pero que su ejecución implica definir unas condiciones de operación significativamente distintas, requerirán que el aeropuerto notifique a AESA dichas condiciones transitorias de operación para su aceptación con carácter previo al inicio de los trabajos; en caso contrario, se ejecutarán según lo establecido en el procedimiento de *Trabajos en el Aeródromo* del Manual de Aeródromo y cumpliendo con las obligaciones derivadas del SMS del aeropuerto sin necesidad de notificación previa a AESA.

En caso de duda a la hora de evaluar si la ejecución de los trabajos tiene un impacto significativo en las condiciones operativas del aeropuerto aceptadas por AESA el aeropuerto podrá realizar una consulta previa al respecto a AESA.

- ➡ Las condiciones transitorias deben estar claramente definidas y los riesgos asociados a las mismas deben analizarse de forma separada a los correspondientes a la fase de operación normal (aquella donde el cambio ha entrado en servicio).
- ➡ El gestor debe incluir, en su procedimiento de Gestión del Cambio, el procedimiento a aplicar en caso de que se plantee una modificación de las condiciones transitorias de operación ya aprobadas

por AESA (tanto si el cambio ha sido ya implantado como si todavía está en proceso). Lo anterior debe abarcar la coordinación interna durante las obras entre seguridad operacional y los responsables de su ejecución, y un nuevo análisis de riesgos y medidas de mitigación, con su pertinente comunicación a AESA.

De aquí en adelante, para facilitar la comprensión de las especificaciones, los distintos puntos de la *Instrucción Técnica* se han estructurado del siguiente modo:

Introducción

Texto explicativo inicial, a fin de facilitar la comprensión del material de AESA.

Reglamento Europeo, referencias

Referencias de los requisitos del Reglamento (UE) nº 139/2014 tales como IR (Disposiciones de Aplicación), AMC (Medios Aceptables de Cumplimiento), GM (Material Guía) y CS (Especificaciones de Certificación), sobre los que AESA desarrolla la Instrucción Técnica Específica.

Material AESA

Material no incluido explícitamente en el Reglamento (UE) nº 139/2014, que se incorpora como referencia para dar cumplimiento a los requisitos contenidos en dicho Reglamento.

Notas intercaladas en el texto, cuando corresponda, que proporcionan datos o referencias sin formar parte del material de AESA.

4. CLASIFICACION DEL CAMBIO

Introducción

Los cambios, en función de la necesidad o no de aprobación previa por parte de AESA y de su afección a la seguridad operacional, se van a clasificar en:

- **Clase 1/1A.** Cambios que requieren aprobación previa con anterioridad a su entrada en servicio.
- **Clase 2.** Cambios que deben ser notificados previamente a su implantación, que no requieren aprobación previa de AESA, con afección moderada o significativa a la seguridad operacional.
- **Clase 3.** Cambios que deben ser notificados previamente a su implantación, que no requieren aprobación previa de AESA, con afección leve a la seguridad operacional.

Reglamento Europeo, referencias

El requisito **ADR.OR.B.040 (a);(b)** del Reglamento (UE) nº 139/2014 indica qué cambios requerirán aprobación previa por la autoridad competente y se complementa con el **AMC1 ADR.OR.B.040(a) (b)** y con un GM (**GM1 ADR.OR.B.040 (a);(b)**) que lista cambios que requieren aprobación previa.

En el requisito **ADR.OR.B.040 (d)** se señala que todos los cambios que no requieran aprobación previa se gestionarán y notificarán a la autoridad competente según se define en el procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto aprobado.

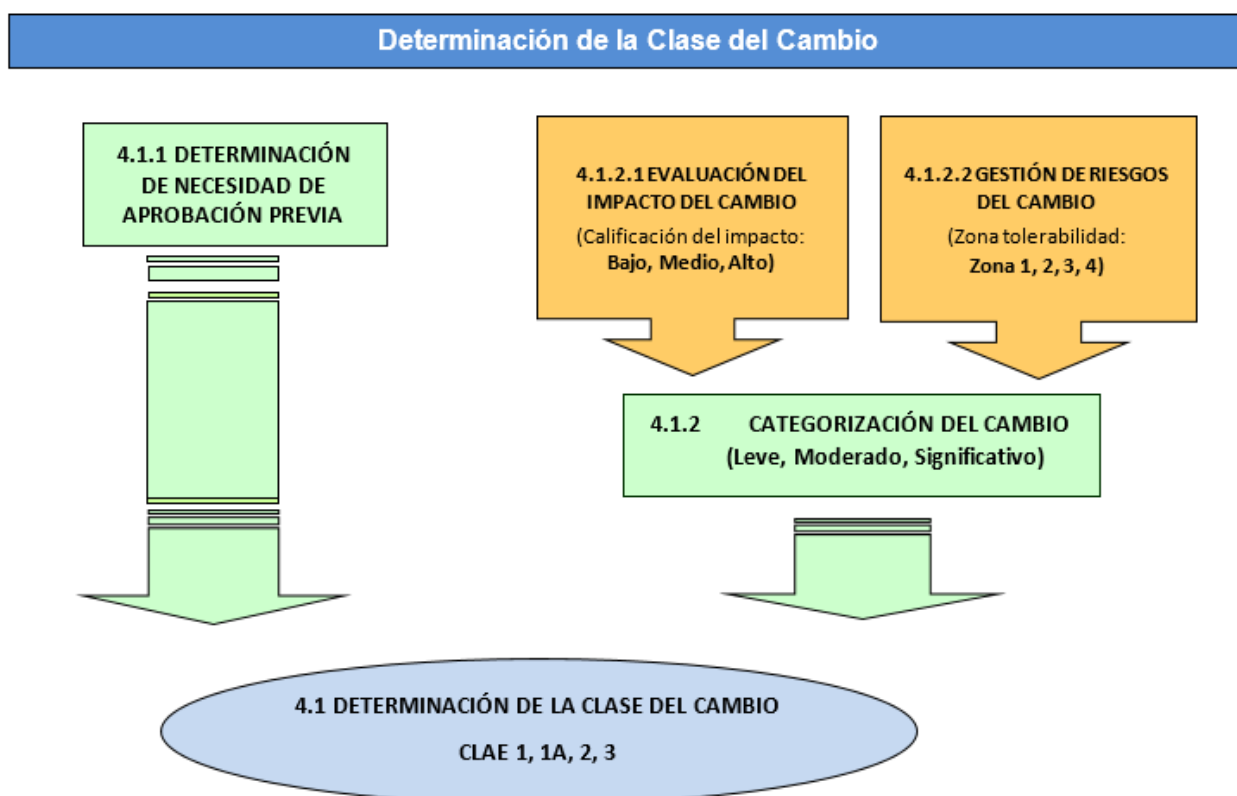
En el marco del SMS del aeropuerto definido en el **ADR.OR.D.005**, el requisito **ADR.OR.B.040 (f)** del Reglamento (UE) nº 139/2014 describe los aspectos que ha de desarrollar el gestor que proponga un cambio en el aeródromo, su operación, su organización o su sistema de gestión. Y esta descripción se complementa con el **GM1 ADR.OR.B.040 (f)** que incluye el contenido y alcance que debe tener la evaluación de seguridad/gestión de riesgos.

El requisito **ADR.OR.D.005 (b)(6)** del Reglamento (CE) nº 139/2014, establece la necesidad de que el operador de aeródromo establezca un proceso formal para gestionar los cambios en el aeródromo. Este requisito se complementa con el **AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(6)** que indica que el operador de aeródromo debe gestionar los riesgos para la seguridad relacionados con un cambio haciendo uso de sus procedimientos para la identificación de riesgos, análisis de los mismos y definición de las medidas de mitigación; y con el **GM1 ADR.OR.D.005 (b)(6)** que describe los aspectos que el operador de aeródromo debe considerar en las evaluaciones de seguridad.

Material AESA

En este apartado se incluye el esquema que el gestor aeroportuario podrá tomar como referencia para determinar la clase del cambio.

4.1. Determinación de la clase del cambio



4.1.1. Determinación de necesidad de aprobación previa

En primer lugar, se ha de determinar si el cambio requiere aprobación previa (Clase 1 o 1A) y para ello se utilizarán los siguientes formularios incluidos en el Anexo 3. *Formularios de necesidad de aprobación previa* de esta Instrucción:

F-GC-AP-TC-APTO	Cambios en los términos del certificado
F-GC-AP-BC-APTO	Cambios en bases de certificación
F-GC-AP-ECS-APTO	Cambios en los equipos críticos para la seguridad operacional
F-GC-AP-MS-APTO	Cambios en los elementos del Sistema de Gestión del gestor
F-GC-AP-LVP-APTO	Cambios en el ámbito del LVP
F-GC-AP-LCS-APTO	Cambios en el ámbito del Procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas
F-GC-AP-IR-APTO	Cambios en otros requerimientos que requieren aprobación

Cuando el cambio afecta a cualquiera de los elementos contenidos en dichos formularios, el cambio se clasificará como Clase 1 o Clase 1A y, por tanto, será necesaria la aprobación previa de AESA para su implantación. En caso contrario, el cambio se clasificará como Clase 2 o Clase 3.

El gestor debe revisar todos los ítems que aparecen en los formularios para determinar si el cambio es de aprobación previa. El formulario de evaluación de necesidad de aprobación previa titulado “Cambios en otros ámbitos que requieren aprobación” incluye la casilla donde el gestor deberá indicar si existen cambios cuyas actuaciones previas a su implantación implican la operación del aeropuerto bajo unas condiciones significativamente diferentes a las habituales en cualquiera de los ámbitos indicados en dicha casilla.

4.1.2. Categorización del cambio

En segundo lugar, se debe determinar la categorización del cambio procediendo como sigue:

- Evaluación del impacto del cambio** mediante los criterios establecidos en el procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto (ver Anexo 4).
- Gestión de riesgos del cambio** de acuerdo con las metodologías establecidas en el *procedimiento de gestión de riesgos del SMS del gestor aeroportuario*.

Finalmente, mediante a) y b) se determina la **Categorización del cambio**.

4.1.2.1. Evaluación del impacto del cambio

El gestor aeroportuario evaluará el impacto del cambio a través del formulario F-GC-EPI-RGS-APTO y teniendo en cuenta los criterios establecidos en la *Tabla de criterios de evaluación del impacto*, F-GC-EPI-CRI-APTO.

Con la puntuación obtenida y a través de la *Tabla de niveles para la calificación del impacto del cambio*, F-GC-EPI-CIC-APTO se determinará si el impacto es *Bajo*, *Medio* o *Alto*.

En el Anexo 4 se incluyen los siguientes modelos:

F-GC-EPI-RGS-APTO	Formulario de evaluación del impacto del cambio
-------------------	---

F-GC-EPI-CRI-APTO	Tabla de criterios de evaluación del impacto
F-GC-EPI-CIC-APTO	Tabla de niveles para la calificación del impacto del cambio

El gestor aeroportuario deberá particularizarlos, de forma justificada en función de las características del propio aeropuerto, en su procedimiento específico de Gestión del Cambio.

4.1.2.2. Gestión de riesgos del cambio

En el marco del SMS del aeropuerto, según las metodologías definidas¹, el gestor aeroportuario deberá realizar una gestión de riesgos que contemple todo el ciclo de vida del cambio, es decir, la fase de implantación del cambio y la fase de operación normal/ordinaria con el cambio ya implantado.

Entendiéndose por fase de implantación del cambio:

- La transición: cuando la ejecución de los trabajos asociados a un cambio implique definir en el aeropuerto unas condiciones de operación significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo. El período de transición abarca hasta que entra en servicio el cambio.
- La adaptación del cambio: período que abarca desde que entra en servicio el cambio hasta la operación normal/ordinaria en el aeropuerto con el cambio ya implantado.

➡ La fase de operación normal/ordinaria comienza cuando finaliza la fase de implantación del cambio y se opera de forma normal con las condiciones anteriores al cambio o con las nuevas que se hayan establecido mediante el propio cambio.

➡ En este documento se utiliza el término “entrada en servicio” para referirse al momento en que el cambio entra en vigor, por lo que dicho término sería equivalente a “entrada en vigor”, “puesta en vigor” o “puesta en servicio” del cambio.

La gestión de riesgos, entre otros aspectos, deberá tener en cuenta la tipología de tráfico que opera en el aeropuerto: aviación general, tráfico aéreo comercial, operaciones especiales, trabajos aéreos, tráfico de escuela, aeronaves de ala rotatoria, ultraligeros, etc.; y su distribución en el tiempo, estacionalidad, etc.

Con el objeto de realizar la clasificación de los riesgos definidos, a continuación, se incluye como ejemplo una referencia de matriz de tolerabilidad de riesgos, no obstante, pueden utilizarse otras matrices aceptadas internacionalmente (por ejemplo, las que utiliza OACI en su Documento 9859) o que hayan sido validadas por AESA o EASA, o la que tenga definida cada aeropuerto en su SMS aprobado.

¹ Según el alcance del cambio previsto y del nivel de las repercusiones en las operaciones, es posible que varíen la metodología y el nivel de detalle necesarios para realizar la evaluación requerida de seguridad operacional.

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)

Se definen 4 Zonas dentro de la matriz de tolerabilidad para los efectos que aplican a esta instrucción:

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

- La **Zona 1** corresponde a **RIESGO BAJO** con severidad Baja.
- La **Zona 2** corresponde a **RIESGO MEDIO** con severidad Baja.
- La **Zona 3** corresponde a **RIESGO BAJO** con severidad Media-Alta.
- La **Zona 4** corresponde a **RIESGO MEDIO** con severidad Media-Alta.

La zona que se asigne a un *cambio* corresponderá a la del riesgo más crítico de entre los riesgos definidos y evaluados en la correspondiente Gestión de Riesgos asociada a dicho cambio.

4.1.2.3. Categorización del cambio

En base a los resultados obtenidos en los pasos anteriores, se obtendrá la categorización del cambio, *LEVE*, *MODERADO* o *SIGNIFICATIVO*:

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

4.1.3. Clasificación del cambio

En función de la necesidad o no de aprobación previa del cambio y de la categorización del mismo, se determinará la clase del cambio utilizando la siguiente matriz:

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

La clasificación del cambio implica diferencias en el tratamiento que debe darse en cuanto a plazos de notificación y aprobación, así como en la documentación que será necesario remitir a AESA.

a) En el caso de cambios que precisen aprobación previa a su implantación:

1. **Clase 1A:** Aquellos cambios categorizados como **LEVES** para los que se establece un procedimiento abreviado de solicitud de aprobación.
2. **Clase 1:** Aquellos cambios categorizados como **MODERADOS** o **SIGNIFICATIVOS** para los que se establece un procedimiento de solicitud de aprobación completo.

b) En el caso de cambios que no precisen aprobación previa:

1. **Clase 2:** Aquellos cambios categorizados como **MODERADOS** o **SIGNIFICATIVOS** que no requieren aprobación previa, y deben ser notificados con anterioridad a la implantación del cambio, estableciendo un procedimiento de notificación.
2. **Clase 3:** Aquellos cambios categorizados como **LEVES** que no requieren aprobación previa y deben ser notificados con anterioridad a la implantación del cambio, pero,

dada su escasa incidencia en la seguridad operacional, se establece un procedimiento de notificación simplificado.

En los casos que se requieran modificaciones o revisiones en interés de la seguridad operacional, podrán publicarse y aplicarse inmediatamente, siempre que se haya puesto en conocimiento de AESA y realizando a posteriori toda la documentación requerida para la gestión del cambio.

4.2. Tramitación de los cambios

Introducción

En los siguientes subapartados se identifica e indica la documentación a presentar y el plazo de presentación para la tramitación de las distintas clases de cambios.

La documentación presentada para los cambios (bien sean de clase 1, 1A, 2 o 3), deberá ser sustancialmente completa, clara y sin ambigüedades al respecto del cambio que se notifica o cuya aprobación se solicita. En caso de que la documentación inicial no cumpla este requisito, se notificará al gestor aeroportuario la necesidad de subsanar la misma, y la remita en un plazo de diez días hábiles contados a partir del día siguiente al de recepción de dicha notificación. Si no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su solicitud. En este caso, el cómputo de plazos para la tramitación del cambio dará comienzo a partir del día siguiente al de registro de entrada en AESA de dicha documentación subsanada.

Independientemente de la documentación que se presente para la tramitación del cambio, el gestor aeroportuario deberá archivar toda la documentación justificativa asociada al cambio y generada durante el proceso de gestión del mismo. Esta documentación podrá ser solicitada por AESA durante el proceso de revisión.

Los cambios tanto de funciones como de designación del personal clave del aeropuerto se tramitarán conforme a la *Instrucción Técnica de requisitos de notificación a AESA para el cambio de personal clave en un aeropuerto*.

Reglamento Europeo, referencias

El Reglamento (UE) nº 139/2014, en su **ADR.OR.B.040 (c)** establece que la solicitud de un cambio que requiera aprobación previa se remitirá antes de que tenga lugar dicho cambio, con el objeto de permitir que la autoridad competente determine si se mantiene el cumplimiento del Reglamento (UE) nº 2018/1139 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. Durante los cambios el operador del aeródromo operará según las condiciones aprobadas por la autoridad competente.

En el requisito **ADR.OR.B.040 (d)** se señala que todos los cambios que no requieran aprobación previa se gestionarán y notificarán a la autoridad competente según se define en el procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto aprobado.

En el **ADR.OR.B.040 (e)** se señala que el operador de aeródromo proporcionará a la autoridad competente toda la documentación pertinente de conformidad con el **ADR.OR.B.040 (f)** y con el **ADR.OR.E.005**.

Para aquellos cambios que requieren aprobación de la autoridad competente, el Reglamento (UE) nº 139/2014, en su **AMC1 ADR.OR.B.040 (a);(b)** identifica los aspectos que el operador de aeródromo debe desarrollar en la documentación a aportar junto con la solicitud del cambio.

Material AESA

4.2.1. Cambios de clase 1

Los cambios categorizados como *MODERADOS* o *SIGNIFICATIVOS* y que requieran aprobación previa, deberán 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.

Adicionalmente, cuando la ejecución de las actuaciones asociadas al cambio implique definir en el aeropuerto unas condiciones de operación significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo, dichas condiciones transitorias de operación deberán ser notificadas por el aeropuerto con al menos 30 días hábiles antes del inicio de los trabajos.

En relación con los cambios en el procedimiento de operaciones con visibilidad reducida (LVP), debe tenerse en cuenta lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014 y lo incluido en la *Instrucción Técnica específica de operaciones en condiciones de visibilidad reducida de AESA*. En particular, los siguientes aspectos:

- Para aquellos cambios que requieran de aprobación previa, el plazo de tramitación del cambio se establece en 3 meses, independientemente de que la Clase del cambio resultante sea 1 o 1A.
- La documentación de garantía de la seguridad a presentar adjunta con la solicitud o notificación del cambio corresponde a la indicada en el Anexo A II de la citada *Instrucción Técnica* de AESA incluyendo las particularidades propias del resumen ejecutivo de descripción del cambio, la gestión de riesgos del cambio y, en su caso, la información sobre maniobras y obstáculos.

4.2.2. Cambios de clase 1A

Los cambios categorizados como *LEVES* y que requieren aprobación previa, deberán ser solicitados con al menos **2 meses** de antelación respecto a la fecha propuesta por el gestor para la entrada en servicio del cambio mediante la presentación de la siguiente documentación (procedimiento abreviado de solicitud de aprobación).

Adicionalmente, cuando la ejecución de las actuaciones asociadas al cambio implique definir en el aeropuerto unas condiciones de operación significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo, dichas condiciones

transitorias de operación deberán ser notificadas por el aeropuerto con al menos 30 días hábiles antes del inicio de los trabajos.

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA LA TRAMITACIÓN DE CAMBIOS DE CLASE 1 Y 1A	MODO DE PRESENTACIÓN
Solicitud de aprobación	F-GC-SAP-APTO
Registro general de cambios	F-GC-RGS-01-APTO
Registro individual del cambio	F-GC-RGS-02-APTO
Resumen ejecutivo de descripción del cambio	Según Punto 9.2.6 (Anexo 2)
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 especificaciones de certificación (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 del Reglamento (UE) nº 139/2014 (IR, AMC y GM) que se vean afectados por el cambio, incluyendo la forma en que se demuestra su cumplimiento	
Formulario de evaluación de impacto	F-GC-EPI-RGS-APTO
Formularios de aprobación previa: • Cambios en los términos del certificado • Cambios en requisitos normativos • Cambios en equipos críticos para la seguridad operacional • Cambios en los elementos del Sistema de Gestión • Cambios en el ámbito del LVP • Cambios en el ámbito del Procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas • Cambios en otros requerimientos que requieren aprobación	
Condiciones o limitaciones transitorias bajo las cuales operará el gestor del aeródromo durante el cambio (detallar expresamente en el caso que sean significativamente distintas a las definidas en su certificado)	

Sobre la gestión de riesgos del cambio:

- Gestión de riesgos/EAS
- Actas de la sesión de análisis de riesgos (acta del CLSP o Comité de Seguridad Operacional) y registro de participantes de 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 servicio del cambio.
- Otros registros del SGSO asociados

Cambios en el Manual:

- Registro de enmiendas al Manual
- Enmiendas al Manual

Otra documentación justificativa

- En relación con los cambios que implican modificaciones en las publicaciones de información aeronáutica, escrito de remisión al AIS (o borrador) con el documento correspondiente (NOTAM, SUP, etc.).
- Otra

4.2.3. Cambios de clase 2

Los cambios categorizados como *MODERADOS* o *SIGNIFICATIVOS* que no requieren aprobación previa deberán ser notificados con al menos **2 meses** de antelación respecto a la fecha prevista por el gestor para la entrada en servicio del cambio mediante la siguiente documentación. Si una vez remitida la aceptación expresa de un cambio de clase 2 por parte de AESA, se modificaran las condiciones transitorias en aspectos relevantes (por ejemplo, la operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas), se deberían tramitar esas condiciones de forma separada, como corresponda, de acuerdo con el alcance de dichas modificaciones.

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA LA NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS DE CLASE 2	MODO DE PRESENTACIÓN
Notificación	F-GC-NOT2-APTO
Registro general de cambios	F-GC-RGS-01-APTO
Registro individual del cambio	F-GC-RGS-02-APTO
Resumen ejecutivo de descripción del cambio	Según Punto 9.2.6 (Anexo 2)
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 • Los requisitos del Reglamento (UE) nº 139/2014 (IR, AMC y GM) que se vean afectados por el cambio, incluyendo la forma en que se demuestra su cumplimiento	
Formulario de evaluación de impacto	F-GC-EPI-RGS-APTO

Sobre la Gestión de riesgos del cambio:

- Gestión de Riesgos/EAS.
- Actas de la sesión de análisis de riesgos (acta del CLSP o Comité de Seguridad Operacional) y registro de participantes en la misma
- Otros registros del SGSO asociados

Cambios en el Manual:

- Registro de enmiendas al Manual
- Enmiendas al Manual

Otra documentación justificativa

- En relación con los cambios que implican modificaciones en las publicaciones de información aeronáutica, escrito de remisión al AIS (o borrador) con el documento correspondiente (NOTAM, SUP, etc.).
- Otra

4.2.4. Cambios de clase 3

Este tipo de cambios, en base a la escasa afectación determinada sobre la seguridad operacional, no requieren aprobación previa, y deberán ser notificados en un plazo de 1 mes de antelación respecto a la fecha prevista por el gestor para la entrada en servicio del cambio mediante la siguiente documentación.

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA LA NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS DE CLASE 3	MODO DE PRESENTACIÓN
Notificación	F-GC-NOT3-APTO
Registro general de cambios	F-GC-RGS-01-APTO
Registro individual del cambio	F-GC-RGS-02-APTO
Resumen ejecutivo de descripción del cambio	Según Punto 9.2.6 (Anexo 2)
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 • Requisitos del Reglamento (UE) nº 139/2014 (IR, AMC y GM) que se vean afectados por el cambio, incluyendo la forma en que se demuestra su cumplimiento	
Formulario de evaluación de impacto	F-GC-EPI-RGS-APTO
Sobre la Gestión de riesgos del cambio: • Ficha de riesgos / Gestión de Riesgos / EAS.	
Cambios en el Manual: • Registro de enmiendas al Manual	

5. IMPLANTACIÓN DEL CAMBIO

Introducción

El gestor aeroportuario debe garantizar en todo momento que la entrada en servicio de los cambios se ajusta a los plazos establecidos en esta *Instrucción Técnica*.

Reglamento Europeo, referencias

El Reglamento (UE) nº 139/2014, en su **ADR.OR.B.040 (c)** establece que, durante los cambios, el operador del aeródromo operará según las condiciones aprobadas por la autoridad competente.

Material AESA

- Los cambios de Clase 1/1A no se podrán poner en servicio hasta que el gestor aeroportuario haya recibido la comunicación de aprobación por parte de AESA, debiendo en cualquier caso cumplirse los plazos de solicitud que se han indicado en esta *Instrucción Técnica*. La única excepción a lo anterior es que el gestor aeroportuario requiera, de manera inmediata, introducir alguna modificación en interés de la seguridad, en cuyo caso podrían publicarse y aplicarse inmediatamente, siempre que se haya documentado e informado a la Autoridad de manera apropiada. En tal caso, se debe indicar expresamente tal hecho mediante la frase *“El cambio propuesto se implanta inmediatamente tras la solicitud de aprobación en interés de la seguridad”*.

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. Y en el caso de que la ejecución de las actuaciones asociadas al cambio implique definir en el aeropuerto unas condiciones de operación significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo, dichas condiciones transitorias de operación deberán ser aprobadas por AESA.

→ Si en el momento inmediatamente anterior al comienzo de los trabajos asociados a un cambio se requiriese modificar la planificación de los mismos y esta modificación implicase diferentes condiciones significativas de operación, el gestor aeroportuario deberá evaluar los siguientes aspectos en relación con tal modificación:

- Por un lado, debe plantearse si la nueva propuesta de planificación de los trabajos introduce o no modificaciones significativas en la operación aeroportuaria respecto a las que se evaluaron durante la gestión del cambio original.
- Por otro lado, debe estudiarse si la nueva propuesta de los trabajos conlleva o no peligros y/o riesgos diferentes a los evaluados durante la gestión del cambio original.

→ Con relación a los resultados de dicha evaluación por parte del gestor aeroportuario, pueden darse los siguientes casos:

- Si en el cambio original se expidió por parte de AESA una resolución con las condiciones de operación aplicables a las fases de transición y/o de adaptación del cambio y se modifican éstas, el gestor deberá notificar tal modificación a dicha Agencia y ésta expedirá una resolución con las nuevas condiciones de operación, no pudiéndose dar comienzo a las actuaciones hasta la recepción por parte del gestor aeroportuario de dicha resolución.
- Cuando la modificación del cambio implique peligros y/o riesgos diferentes a los ya evaluados originalmente y estos presenten un mayor grado de tolerabilidad (como resultado de una mayor probabilidad y/o severidad), el gestor aeroportuario deberá notificar dicha circunstancia a AESA a través de cualquier medio, y la Agencia determinará las acciones a tomar, en su caso.
- Los cambios de Clase 2 y de Clase 3 se podrán implantar en la fecha prevista por el gestor aeroportuario, siempre que lo haya notificado con al menos la antelación establecida en esta *Instrucción Técnica*, y AESA no haya identificado discrepancias en la documentación de garantía de seguridad aportada que condicionen la fecha propuesta por el gestor para la entrada en servicio del cambio.

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.

- ➔ Una vez que el gestor se encuentra en condiciones de implantar el cambio y en caso de que considere que es necesaria una modificación del mismo en cuanto a las condiciones de operación y/o a la gestión de riesgos asociada, el gestor aeroportuario deberá notificar dicha circunstancia a AESA a través de cualquier medio.
- ➔ Para cualquiera de los casos anteriores, en caso de que se produzca una modificación de carácter sustancial por la que se modifique el alcance y/o la clase del cambio, el gestor de aeródromo deberá tramitar una nueva gestión del cambio. En otro caso (para modificaciones de carácter menor), el gestor dejará constancia mediante registro interno de tales modificaciones sin necesidad de tramitar tal información con AESA. Esta Agencia podrá solicitar evidencias de modificaciones menores a cambios ya tramitados en futuras inspecciones de control normativo.

6. REGISTRO DE LOS CAMBIOS

Introducción

La aplicación del proceso de gestión del cambio descrito en esta *Instrucción Técnica* debe quedar documentada e, independientemente de la documentación que el gestor presente a AESA para su tramitación, deberá archivar toda la documentación justificativa asociada al cambio y generada durante el proceso de gestión del mismo.

Reglamento Europeo, referencias

El requisito **ADR.OR.B.040 (f) (4)** del Reglamento (UE) nº 139/2014, establece que un operador de aeródromo que proponga un cambio en el aeródromo, su operación, su organización o su sistema

de gestión, garantizará que se elaboran y documentan argumentos, pruebas y criterios de seguridad operacional completos y válidos, para apoyar a la evaluación de la seguridad.

El requisito **ADR.OR.D.005 (c)** del Reglamento (UE) nº 139/2014, establece la necesidad de que el operador de aeródromo documente todos los procesos fundamentales de gestión. Este requisito, se complementa con dos AMC (**AMC1 ADR.OR.D.005 (c)** y **AMC2 ADR.OR.D.005 (c)**) y un GM (**GM1 ADR.OR.D.005 (c)**) donde se dan indicaciones acerca del contenido de este apartado.

Conforme al **ADR.OR.D.035** del Reglamento (UE) nº 139/2014, el operador del aeródromo establecerá un sistema adecuado para la conservación de registros que abarque todas las actividades llevadas a cabo en virtud del Reglamento (UE) nº 2018/1139 y sus disposiciones de aplicación.

Material AESA

Para facilitar la tramitación y el seguimiento de los cambios por parte de AESA, se estandarizan los siguientes registros que se incluyen en los Anexos 2, 3 y 4 de la presente *Instrucción Técnica*:

- Registro general de cambios
- Registro individual del cambio
- Solicitud de aprobación del cambio
- Notificación previa del cambio
- Formularios de aprobación previa, cambios en:
 - o Términos del certificado
 - o Bases de certificación
 - o Equipos críticos de seguridad operacional
 - o Cambios en elementos del Sistema de Gestión del gestor
 - o Cambios en el ámbito del LVP
 - o Cambios en el ámbito del Procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas
 - o Otros cambios
- Evaluación del impacto del cambio

Estos registros deberán ser actualizados por el gestor aeroportuario.

7. CONSULTAS Y AUTORIZACIONES ESPECIALES DE CARÁCTER PUNTUAL

En los aeródromos certificados conforme al Reglamento (UE) nº 139/2014 pueden llevarse a cabo operaciones de transporte aéreo en los términos y condiciones establecidas en sus certificados de aeródromo expedidos por la autoridad competente.

En caso de acometer un cambio tanto en la infraestructura como en los procedimientos de operación del aeródromo respecto a tales condiciones establecidas en su certificado, los gestores deben seguir el *procedimiento de Gestión del Cambio* objeto de la presente *Instrucción Técnica*.

Más allá de lo anterior, pueden existir ciertas situaciones singulares donde un aeropuerto planifique una operativa específica para una fecha determinada, que no estando dentro de las permitidas por su certificado, tampoco se pretende, por ser la operación de carácter puntual, tramitar con AESA un expediente de cambio de los procedimientos de operación que se tienen establecidos y aprobados. En estos casos, el gestor aeroportuario podrá solicitar formalmente con AESA una **autorización previa** a la realización de estas operaciones.

Ejemplos de lo indicado en el párrafo anterior en los que el gestor aeroportuario (GA) podrá solicitar a AESA una autorización formal sin necesidad de tramitarlo como un expediente de cambio, serían los siguientes:

- Operación puntual (despegue y/o aterrizaje) de una aeronave que supere las características de diseño certificadas que figuran en los términos del certificado.
- Previsión de saturación de plataforma por estacionamiento de mayor número de aeronaves al previsto para ella, debido a un acontecimiento especial que pueda producirse puntual o anualmente, y que no esté previsto dentro del Manual de Aeródromo.
- Previsión del uso de las áreas pavimentadas del campo de vuelos de una manera diferente a la definida para ellas en el Manual de Aeródromo.

En caso de que el GA planifique el desarrollo puntual de alguna de las operaciones indicadas, deberá realizar una solicitud formal a AESA de forma previa a tales condiciones de operación con al menos **30 días hábiles** antes de la misma. En el que caso de que la operativa sea no planificada, el gestor aeroportuario podrá consultar con AESA el trámite a realizar en función de las circunstancias.

En dicha solicitud, el GA deberá indicar las fechas concretas para el desarrollo de tal operativa, especificando claramente las condiciones de operación particulares del aeródromo durante la ejecución de la misma, incluyendo en su caso las limitaciones establecidas.

A la información anterior, el GA deberá acompañar, al menos, la siguiente documentación:

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE UNA OPERATIVA DE CARÁCTER PUNTUAL
Solicitud de autorización.
Resumen ejecutivo de la operativa que se pretende.
Gestión de riesgos asociada.

En cualquier caso, dichas operaciones singulares referidas sólo podrán tener lugar previa Resolución expresa de autorización por parte de AESA. Asimismo, el GA puede realizar **consultas** específicas en relación con tales autorizaciones, las cuales deberán ser gestionadas a través del *Buzón de Gestión de Cambios de Aeropuertos*.

➔ 8. CAMBIOS EN LA NORMATIVA DE APLICACIÓN A AERÓDROMOS CERTIFICADOS

Introducción

Las actualizaciones de la normativa europea por las que se rige la certificación de aeródromos o helipuertos incorporan modificaciones en los requisitos técnicos aplicables y/o incorporan otros

nuevos, siendo de obligado cumplimiento por parte de los operadores de aeródromo evaluar tales modificaciones y tramitar, en su caso, los correspondientes cambios necesarios para lograr su cumplimiento.

Reglamento Europeo, referencias

El requisito **ADR.OR.B.050** del Reglamento (UE) nº 139/2014, establece que un operador de aeródromo, tras una modificación de las especificaciones de certificación establecidas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA):

1. Deberá realizar un examen para determinar aquellas especificaciones de certificación que le sean aplicables a su aeródromo, y
2. Si procede, iniciará un proceso de cambio de acuerdo con ADR.OR.B.040, y aplicará los cambios necesarios en el aeródromo.

Material AESA

El objeto de este apartado es establecer el procedimiento de actuación por parte de los gestores de aeródromo españoles certificados conforme al Reglamento Europeo (UE) Nº 139/2014 ante una modificación de las especificaciones de certificación de diseño de aeródromos (CS-ADR-DSN) o helipuertos (CS-HPT-DSN).

Ante la publicación por parte de EASA de una actualización de dichas especificaciones de certificación de diseño de aeródromos o helipuertos, el procedimiento a seguir por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y por los gestores de aeródromos certificados conforme al Reglamento (UE) Nº 139/2014 será el siguiente:

1. AESA publicará en su página web un documento con las nuevas especificaciones de certificación (CS-ADR-DSN y/o CS-HPT-DSN) aplicables y remitirá un escrito de comunicación de la nueva normativa a los gestores de aeródromo a los que les sea de aplicación. Dicho escrito informará sobre los siguientes puntos:
 - a. Nueva normativa técnica de entrada en vigor.
 - b. Resumen conceptual, explicación y/o interpretación de la misma en caso de que se considere necesario.
 - c. Recordatorio del procedimiento a seguir por los gestores de aeródromo para su análisis y tramitación (incluyendo el requerimiento para la remisión a AESA de la actualización de los documentos pertinentes del proceso de certificación).
 - d. Si aplica, plazo límite para el envío a AESA de la documentación que se estime pertinente, incluida, en su caso, una propuesta del plan de implantación de los cambios debidos a la nueva normativa.
 - e. Si aplica, plazo límite para la propia adecuación de los aeródromos a los nuevos requisitos de la normativa.
2. Una vez hayan recibido dicho escrito, los gestores de aeródromo deberán realizar una evaluación de las nuevas especificaciones de certificación que les son aplicables a sus respectivos aeródromos (tanto si se trata de una modificación de otras ya existentes como si son nuevas especificaciones de certificación). De esta forma, determinarán el estado

actual de cumplimiento de cada una de ellas, así como la necesidad de actuaciones requeridas para alcanzar dicho cumplimiento, en su caso.

El tiempo para completar este análisis dependerá del impacto en la nueva normativa.

El gestor del mismo deberá activar su procedimiento de Gestión del Cambio, con el fin de llevar a cabo la evaluación del impacto de los nuevos requisitos, así como su posible afección a las operaciones y el plan de implantación correspondiente necesario para lograr el cumplimiento en caso de que no se produzca en su situación actual.

3. Tras el análisis anterior, los gestores de aeródromo deberán remitir a AESA la siguiente documentación:
 - a. Actualización de la hoja de identificación de desviaciones, junto con la subsanación de las mismas.
 - b. Documentación técnica justificativa asociada.
 - c. Propuesta del plan de implantación (PI) de los cambios debidos a la nueva normativa. Dicho plan de implantación contendrá, al menos, lo siguiente:
 - i. Todos los cambios identificados de la modificación normativa de EASA, con su categorización correspondiente.
 - ii. Un cronograma para cada uno de los cambios que incluya:
 - iii. Fecha de notificación para aquellos cambios que deben ser aprobados por AESA o notificados a dicha Agencia.
 - iv. Fecha de adaptación para aquellos cambios que no requieren notificación a AESA.
 - v. Identificación de aquellos DAADs, DAPIs, ELOS y/o SCs afectados por la modificación normativa.
4. Una vez que tal documentación sea de conformidad por parte de AESA, los gestores de aeródromo deberán remitir, en su caso, las solicitudes de modificación de los DAADs, DAPIs, ELOS y SC existentes del proceso de certificación para la posterior actualización y expedición, si procede, de los nuevos DAADs, DAPIs, ELOS y SC por parte de AESA.
5. Posteriormente, los gestores de aeródromo deberán remitir a AESA la siguiente documentación:
 - a. Actualización de la tabla Excel del CS-Book correspondiente a la certificación.
 - b. Documentación técnica justificativa asociada (en caso de que no hubiera sido aportada en el envío anterior).
6. Con la conformidad de tal documentación por parte de AESA se dará por cerrada la evaluación de las nuevas especificaciones de certificación, procediendo, en su caso, a la emisión de la correspondiente Resolución de certificación actualizada (con las nuevas bases de certificación aplicables) y a la emisión del Documento de Aprobación del Plan de Implantación (DAPI) para el cumplimiento de los nuevos requisitos de aplicación a dicho aeródromo, así como cuantos documentos modificados sean necesarios (DAADs, DAPIs, ELOS, SC) de procesos anteriores.

7. Tras este proceso, pueden resultar dos casuísticas diferentes:

- a. La adaptación a la nueva normativa implica para el gestor de aeródromo la planificación de algún/os cambio/s, según la definición recogida en su propio procedimiento local de Gestión del Cambio. En este caso el gestor de aeródromo tramitará dicho(s) cambio(s) con AESA según los cauces establecidos.
- b. La nueva normativa no tiene afección para el aeropuerto en el sentido indicado en el punto anterior. En dicho caso, el gestor de aeródromo archivará la documentación generada durante el proceso de evaluación ya mencionado, la cual podrá ser solicitada por AESA en futuras inspecciones de control normativo.

Por último, y cuando se estime necesario, podrán establecerse grupos de trabajo entre AESA y los gestores de aeródromo para plantear de forma coordinada el proceso de cambios en la normativa o resolver dudas que puedan surgir durante dicho proceso.

9. MODIFICACIONES RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

La tercera edición de este documento (AUPC-GCAM-DT01 Ed.03) obedece a una actualización motivada por la modificación de la normativa de aplicación y a una corrección de erratas detectadas en la anterior edición (AUPC-GCAM-DT01 Ed.02). Las principales modificaciones son la siguientes:

- Matización sobre la equivalencia de los términos operador de aeródromo, gestor aeroportuario y gestor.
- Unificación de los términos “puesta en vigor”, “puesta en servicio”, “entrada en vigor” y “entrada en servicio”, utilizando solamente este último para definir la entrada en servicio del cambio.
- Aclaración del ámbito de las fases de implantación y operación.
- Clarificación de la fase de transición y la importancia de identificar y analizar las condiciones transitorias.
- Actuación cuando se modifican las condiciones transitorias en aspectos relevantes en cambios de clase 2 aceptados.
- Inclusión del resumen ejecutivo como documento obligatorio a aportar por el gestor para los cambios de Clase 3.
- Aclaración sobre “otra documentación justificativa” a aportar.
- Inclusión de un apartado para contemplar los cambios en los requisitos técnicos de aplicación a aeródromos certificados.
- Sustitución de la denominación de cambios de aeronaves de “Letra de clave superior” por aeronaves “que superen las características de diseño certificadas” (acorde al nombre que aparece en el Reglamento Delegado (UE) 2024/1400).
- Modificación del contenido de la tabla del formulario de aprobación previa de términos del certificado conforme a la actual tabla que aparece en la resolución de términos y condiciones del certificado de aeropuertos.

- Inclusión, dentro del modelo de registro individual del cambio, una nueva fila denominada “TRAMITACIÓN MEDIOAMBIENTAL”, con tres alternativas, a marcar una: “Sin necesidad de tramitación”, “Tramitación ordinaria” y “Tramitación simplificada”), así como una celda de observaciones adyacente.
- Inclusión, dentro del formulario de “Cambios en otros ámbitos que requieren aprobación” de una casilla donde indicar aquellos cambios que requieren aprobación previa debido a que las actuaciones previas a su implantación implican la operación del aeropuerto durante un período transitorio bajo unas condiciones significativamente diferentes a las habituales.
- Inclusión del Anexo 6 a esta guía con el formulario de solicitud de una autorización para una operación de carácter puntual.

El sistema de identificación de cambios entre la anterior versión (AUPC-GCAM-DT01 Ed.02) y la presente (AUPC-GCAM-DT01 Ed.03) es el siguiente:

➡ Indica una inserción y/o modificación del campo con respecto a la edición anterior.

10. ANEXOS

En el **Anexo 1** se incluye un esquema–guía del *Procedimiento de Gestión del Cambio* a elaborar por el gestor aeroportuario.

En el **Anexo 2** se incluyen los formularios a utilizar durante la aplicación del procedimiento de Gestión del Cambio a desarrollar por el aeropuerto:

- | | |
|---|------------------|
| ▪ Registro general de cambios | F-GC-RGS-01-APTO |
| ▪ Registro individual del cambio | F-GC-RGS-02-APTO |
| ▪ Solicitud de aprobación del cambio | F-GC-SAP-APTO |
| ▪ Notificación previa del cambio (Clase 2) | F-GC-NOT2-APTO |
| ▪ Notificación previa del cambio (Clase 3) | F-GC-NOT3-APTO |
| ▪ Resumen ejecutivo de descripción del cambio | |

En el **Anexo 3** se incluyen los formularios a utilizar para determinar la necesidad de aprobación previa del cambio:

- | | |
|---|------------------|
| ▪ Términos del certificado | F-GC-AP-TC-APTO |
| ▪ Bases de certificación | F-GC-AP-BC-APTO |
| ▪ Equipos críticos de seguridad operacional | F-GC-AP-ECS-APTO |
| ▪ Cambios en elementos del Sistema de Gestión del gestor | F-GC-AP-MS-APTO |
| ▪ Cambios en el ámbito del LVP | F-GC-AP-LVP-APTO |
| ▪ Cambios en el ámbito del Procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas | F-GC-AP-LCS-APTO |
| ▪ Otros cambios | F-GC-AP-IR-APTO |

En el **Anexo 4** se incluyen los formatos básicos a utilizar para evaluar el impacto del cambio:

- | | |
|--|-------------------|
| ▪ Formulario de evaluación del impacto del cambio | F-GC-EPI-RGS-APTO |
| ▪ Tabla de criterios de evaluación del impacto | F-GC-EPI-CRI-APTO |
| ▪ Tabla de niveles para la calificación del impacto del cambio | F-GC-EPI-CIC-APTO |

Los formatos 2 y 3 de este anexo 4 deberán particularizarse en el procedimiento de Gestión del Cambio del gestor aeroportuario, debiendo justificarse la propuesta que se haga en base a las características específicas del aeropuerto.

(APTO: corresponde al indicativo OACI del aeropuerto)

A cada cambio se le asignará el código “APTO20XX/YY.ZZ” donde:

- XX corresponde a los dos últimos dígitos del año en que se planifica el cambio.
- YY corresponde al número (correlativo) de cambios
- ZZ corresponde a las sucesivas versiones realizadas sobre dicho cambio.

Para las autorizaciones especiales de carácter puntual, se asignará el código ““APTO20XX/AP.YY” donde:

- XX corresponde a los dos últimos dígitos del año en que se planifica el cambio.
- AP proporciona el indicativo de autorización especial de carácter puntual.
- YY corresponde al número (correlativo) de autorizaciones puntuales.

En el **Anexo 5** se incluye el formulario de solicitud de aceptación/modificación del *Procedimiento de Gestión del Cambio* del aeropuerto.

En el **Anexo 6** se incluye el formulario de solicitud de una autorización para una operación de carácter puntual según lo desarrollado en la presente Instrucción (F-GC–SAUT-APTO).

10.1. Anexo 1: Guía para la elaboración del procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto

Tal y como se ha indicado en esta Instrucción Técnica, el gestor aeroportuario deberá tener establecido en el aeropuerto un Procedimiento de Gestión del Cambio.

El procedimiento deberá incorporar de forma detallada los conceptos desarrollados en esta Instrucción Técnica, y los procesos internos del gestor, de manera que se adapten a los plazos indicados y contenido a disponer y entregar. Asimismo, deberá adecuar de forma justificada para AESA los aspectos que se han identificado como susceptibles de ser particularizados en esta instrucción.

En el Anexo 5 se incluye el modelo de solicitud de aprobación/modificación del Procedimiento de Gestión del Cambio.

1. Introducción

Se establece el presente procedimiento para:

- Establecer la casuística y modo de proceder para la identificación y notificación de los cambios a AESA.
- Realizar el análisis de impacto y gestión de riesgos necesarios ante cualquier cambio detectado.
- Analizar si los cambios pudieran implicar una modificación del certificado.
- Definir los registros vinculados al proceso de cambio y las evidencias que les pueden dar soporte.

2. Objeto y campo de aplicación

El objeto del presente documento es describir la metodología a seguir para gestionar los cambios en el aeropuerto, desde su planificación hasta su entrada en servicio, definiendo su registro y control y las responsabilidades de cada uno de los implicados en las distintas actuaciones a realizar.

Por otra parte, se incorpora dentro del proceso los requerimientos acerca de la notificación y solicitud de aprobación por parte de AESA.

(Incorporar el texto correspondiente a la definición de cambio y los cambios que son objeto del procedimiento, respecto al punto 3 de la Instrucción Técnica para la gestión del cambio. En este sentido debe remarcarse, que no importa el origen o causa que haya llevado a introducir el cambio (modificaciones formuladas por AESA, bien para la mejora en el grado de cumplimiento de los requisitos aplicables, bien en el marco de la mejora continua de la seguridad operacional), si el mismo corresponde a la definición mencionada, deberá activarse el procedimiento.

3. Clasificación de los cambios

(Se incluirá la información relevante del punto 4 de la presente Instrucción Técnica).

(Se deben incluir los formularios particularizados para su aprobación).

En particular:

- Se definirá un listado de casos que se definan como enmiendas o correcciones menores.

- Se particularizarán los formularios del Anexo 4, relativos a la evaluación previa de impacto, en función a las características específicas del aeropuerto.
- Entre estas características deberán considerarse por parte del gestor aeroportuario aspectos como complejidad del aeropuerto, densidad de tráfico, nº de trabajadores y colectivos, servicios de control de tráfico aéreo, externalización de elementos, etc.
- Se particularizan las matrices de tolerabilidad al riesgo y correspondientemente la matriz de zonas de tolerabilidad.

Para justificar lo anterior, el aeropuerto puede presentar diversos ejemplos para demostrar la idoneidad del planteamiento local del aeropuerto, de manera que permitan a AESA la aceptación del procedimiento.

Asimismo, se tendrá en cuenta y se reflejará apropiadamente todo lo indicado en esta Instrucción Técnica.

4. Activación del procedimiento

En este apartado debe indicarse de manera clara que siempre que el gestor aeroportuario identifique que debe introducir un cambio en su infraestructura u organización, según la definición de “cambio” establecida en el punto 3 de esta Instrucción Técnica, deberá activarse su procedimiento de Gestión del Cambio y tramitarse el mismo en consecuencia. En este sentido debe remarcarse, que no importa el origen o causa que haya llevado a introducir el cambio, si el mismo corresponde a la definición mencionada, deberá activarse el procedimiento.

Especificará la gestión del cambio en función de su clasificación, (documentación necesaria y plazos de ejecución).

Se indicará expresamente la necesidad de disponer de toda la documentación indicada con carácter previo a la notificación o solicitud de aprobación.

Los plazos indicados para la entrada en servicio del cambio definidos no podrán reducirse, salvo en los casos que lo indique la reglamentación nacional o europea en esta materia, en lo que respecta a las notificaciones previas o las solicitudes de aprobación previa.

Asimismo, deberán exponerse y contemplarse los plazos y actuaciones que se deben tener en cuenta en lo referente a la publicación de la información aeronáutica relativa al cambio.

5. Responsabilidades

Se incluirá un apartado con la descripción de las responsabilidades al respecto de este procedimiento.

Entre ellas se deberá explicitar de forma clara la responsabilidad de activación del sistema de gestión de riesgos asociado al procedimiento de Gestión del Cambio.

6. Metodología para la realización de la gestión de riesgos

Las gestiones de riesgos a realizar en los cambios objeto de este procedimiento, deberán llevarse a cabo siguiendo la metodología descrita en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del aeropuerto.

Como parte de su sistema de gestión, un operador de aeródromo que proponga un cambio en el aeródromo, su operación, su organización o su sistema de gestión deberá:

- (1) determinar las interdependencias con las partes afectadas, y planificar y llevar a cabo una evaluación de la seguridad en coordinación con dichas organizaciones,
- (2) hacer coincidir los supuestos y las mitigaciones con cualquier parte afectada, de una manera sistemática,
- (3) garantizar una evaluación exhaustiva del cambio incluyendo cualquier interacción necesaria y
- (4) garantizar que se elaboran y documentan argumentos, pruebas y criterios de seguridad 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.

Como orientación, la evaluación de la seguridad para un cambio incluirá al menos:

- (1) la identificación del alcance del cambio,
- (2) identificación de los peligros,
- (3) factores contribuyentes para tener en cuenta en la modificación y determinación de los criterios de seguridad aplicables (incluye requisitos que condicionan la aplicabilidad del cambio),
- (4) el análisis de riesgos en relación con los efectos nocivos o mejoras en relación con el cambio de la seguridad,
- (5) evaluación del riesgo y, si es necesario, la mitigación de riesgos por el cambio para satisfacer los criterios de seguridad aplicables (incluye matriz de clasificación y evaluación de riesgos a aplicar),
- (6) la verificación de que el cambio se ajusta al alcance objeto de evaluación de la seguridad, y que cumplirá los criterios de seguridad, antes de que se ponga en funcionamiento el cambio y
- (7) la especificación de los requisitos de control (condiciones asociadas a las hipótesis formuladas y medidas de control y mitigación definidas) necesarios para garantizar que el aeródromo y su funcionamiento seguirán cumpliendo los criterios de seguridad después de que se haya producido el cambio.

El alcance de la evaluación de la seguridad incluirá los siguientes elementos y su interacción:

- (1) el aeródromo, su funcionamiento, la gestión y los elementos humanos afectados por el cambio,
- (2) las interfaces y las interacciones entre los elementos que se están cambiando y el resto del sistema,
- (3) las interfaces y las interacciones entre los elementos que se cambiaron y el entorno en el que se pretende que funcione y
- (4) el ciclo de vida completo de la modificación de la definición de las operaciones.

Los criterios de seguridad utilizados deben, en función de la disponibilidad de datos, especificarse con referencia explícita a:

- niveles cuantitativos aceptables para los riesgos de seguridad,
- las normas que aplican,
- buenas prácticas y/o valores de referencia definidos en indicadores de seguridad del aeropuerto,
- nivel de seguridad del sistema existente, o un sistema similar.

En los casos en que los cambios afecten a la seguridad en pista (tanto en lo referente a incursiones o a salidas de pista), se debe realizar la evaluación en el CLSP o ámbito equivalente.

El Safety Manager deberá incorporar los registros del sistema de gestión de riesgos pertinentes en el SMS del aeropuerto.

Se deberá evaluar y diferenciar de manera muy clara los riesgos en:

- La fase de transición del cambio (si supone una modificación significativa de los hábitos adquiridos y/o modificación transitoria de las condiciones de operación aceptadas en el Manual de Aeródromo) hasta la operación normal/ordinaria en el aeropuerto con el cambio ya implantado. En este periodo es normal que se precisen medidas extraordinarias hasta que todos los agentes involucrados, así como los equipamientos demuestran su correcto funcionamiento.
- El estado final, con el cambio ya implantado y funcionamiento normal.

La evaluación de los riesgos para cada fase se realizará inicialmente con las defensas existentes, y también la esperada con la implantación de las medidas mitigadoras que se propongan.

7. Registros

Se incluirán todos los registros internos, particularizados por el aeropuerto si aplica, que garantizan el desarrollo del procedimiento, así como los correspondientes a las comunicaciones con AESA y de coordinación con otras entidades.

8. Coordinación con otras entidades

Se detallará el procedimiento (o referencias a los documentos que los recogen) para los cambios que bien como promotor, o como entidad afectada, incumban además de al gestor aeroportuario a:

- Proveedor de Servicio de Navegación Aérea
- Proveedor de servicio de información Meteorológica
- Autoridad Militar
- Mantenimiento de Navegación Aérea
- Agentes *Handling*
- Servicio de Salvamento y extinción de Incendios
- Cuerpos y Fuerzas de Seguridad
- Protección Civil
- Otros proveedores y entidades no listados

Se tendrán en cuenta para ello las particularidades del aeropuerto y las entidades concretas que se pueden ver involucradas.

10.2. Anexo 2: Formularios y documentación a presentar

(Se sustituirá "APTO" por el código OACI del aeropuerto)

10.2.1. Registro general de cambios

F-GC-RGS-01-APTO

AEROPUERTO DE.....

Nº ORDEN	CÓDIGO AÑO/ID.REV (20XX/YY.ZZ)	CLASE	TÍTULO DEL CAMBIO	FECHA	FECHA APROBACIÓN AESA (CLASE 1/1A)	FECHA REAL ENTRADA EN SERVICIO
				PROPUESTA ENTRADA EN SERVICIO		

CÓDIGO: Código del cambio: ID.REV.AÑO (20XX/YY.ZZ)

ID: Identificación del cambio

REV: Revisión

NA: No Aplica

10.2.2. Registro individual del cambio

F-GC-RGS-02-APTO

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

ASPECTO ANALIZADO		RESULTADO	
1	DESCRIPCIÓN		
2	MOTIVO DEL CAMBIO	Indicar si el cambio está asociado a requerimientos expresos de AESA a través de un Plan de Acciones Correctoras (PAC), DAAD, SC, ELOS; si es consecuencia de adaptación a nueva normativa; si es debido a actuaciones de mantenimiento o como consecuencia de otras actuaciones a realizar dentro del marco de la mejora continua de la seguridad operacional	
3	EVALUACIÓN DEL IMPACTO	☐ BAJO ☐ MEDIO ☐ ALTO	4. CATEGORIA DEL CAMBIO ☐ LEVE ☐ MODERADO ☐ SIGNIFICATIVO
4	ZONA DE TOLERABILIDAD ASIGNADA	☐ Zona 1 ☐ Zona 2 ☐ Zona 3 ☐ Zona 4	
5	CONDICIONES TRANSITORIAS DE OPERACIÓN	¿La ejecución de la actuación implica un cambio significativo en las condiciones operativas del aeropuerto aprobadas por AESA? ☐ SI ☐ NO Descripción de las condiciones transitorias de operación (En el caso que se haya marcado SI en la cuestión anterior)	
5.1	Fecha propuesta para el inicio de los trabajos		
5.2	Duración prevista de los trabajos		
6	REQUISITOS DE APROBACIÓN PREVIA	No será preciso cumplimentar estos formularios cuando las actuaciones no modifiquen el escenario de partida (como es el caso de mantenimientos, sustitución del balizamiento, recrido de pista, repintado de plataforma...) y únicamente se estén tramitando condiciones transitorias de operación por implicar la ejecución de los trabajos un cambio significativo en las condiciones operativas del aeropuerto aceptadas por AESA. En todo caso, los cambios que impliquen una modificación significativa de las condiciones de operación de forma transitoria deben ser de aprobación previa	
6.1	Cambio en TC		
6.2	Cambio en BC		
6.3	Cambio en ECS		
6.4	Cambio en SMS		
6.5	Cambio en Otros		
6.6	Cambio en PE		
6.7	Cambio en LVP		
7	CLASE DEL CAMBIO	☐ C1A ☐ C1 ☐ C2 ☐ C3	
8	SI REQUIERE APROBACIÓN PREVIA (CLASE 1/ 1A)		
8.1	Fecha propuesta para la entrada en servicio del cambio		

8.2	Fecha de denegación del cambio	
9	SI REQUIERE NOTIFICACIÓN PREVIA (CLASE 2/3)	
9.1	Fecha propuesta para la entrada en servicio del cambio	
9.2	Fecha de denegación del cambio	
10	TRAMITACIÓN MEDIOAMBIENTAL	
10.1	☐ Sin necesidad de tramitación	
10.2	☐ Tramitación simplificada	
10.3	☐ Tramitación ordinaria	

10.2.3. Solicitud de aprobación del cambio

F-GC-SAP-APTO

Solicitud de aprobación para la introducción de cambios que requieren aprobación previa (Clase 1/1A)

Descripción (título)			
Código del cambio	20XX/YY.ZZ	Clase	
Órgano al que se dirige la comunicación	Agencia Estatal de Seguridad Aérea Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil Coordinador de Aeropuertos		
Datos del Aeropuerto			
Medio preferente o lugar a efectos de notificaciones	Teléfono	E-mail	Dirección
Datos de la persona que representa al interesado	Nombre y apellidos	DNI	Cargo en la organización

En relación con el cambio sobre el que se solicita aprobación previa, descrito en la documentación que se adjunta, declara que con carácter previo a la implantación del cambio que se propone, realizará y documentará todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios.

Entre estas acciones:

- (1) Se ha evaluado si durante la ejecución de las actuaciones asociadas al cambio las condiciones de operación definidas en el aeropuerto son significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo.
- (2) Se ha elaborado y se ha documentado una gestión de riesgos completa, para apoyar a la evaluación de la seguridad.
- (3) Se han determinado las interdependencias con las partes afectadas, con las que se ha planificado y llevado a cabo de forma coordinada la evaluación de seguridad, en la que se han tenido en cuenta de manera sistemática las hipótesis y las mitigaciones de cualquier parte afectada.
- (4) El cambio permite la mejora de la seguridad siempre que sea razonablemente posible.
- (5) Que en la fase de implantación y puesta en operación se comprobará que se cumplen de manera continuada los requisitos de seguridad, incluidas las hipótesis formuladas, defensas existentes y medidas mitigadoras definidas.
- (6) Que se adjunta la documentación solicitada.
- (7) El cambio propuesto no se implantará hasta la aprobación expresa de AESA y bajo lo especificado en dicha aprobación.²

Por todo lo cual solicita la aprobación expresa del cambio.

² Salvo que se requieran modificaciones o revisiones en interés de la seguridad, en cuyo caso podrán publicarse y aplicarse inmediatamente, siempre que se haya solicitado la aprobación requerida.

En tal caso, indicar expresamente tal hecho mediante la frase *“El cambio propuesto se implanta inmediatamente tras la solicitud de la aprobación en interés de la seguridad”*.

Lugar y fecha	Nombre y apellidos

10.2.4. Notificación previa del cambio

F-GC-NOT2-APT

Notificación para la introducción de cambios que no requieren aprobación previa (Clase 2)

Descripción (título)			
Código del cambio	20XX/YY.ZZ		Clase 2
Órgano al que se dirige la comunicación	Agencia Estatal de Seguridad Aérea Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil Coordinador de Aeropuertos		
Datos del Aeropuerto			
Medio preferente o lugar a efectos de notificaciones	Teléfono	E-mail	Dirección
Datos de la persona que representa al interesado	Nombre y apellidos	DNI	Cargo en la organización

En relación con el cambio que se notifica, descrito en la documentación que se adjunta, declara que con carácter previo a la implantación del cambio que se propone, realizará y documentará todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios.

Entre estas acciones:

- (1) Se ha evaluado si durante la ejecución de las actuaciones asociadas al cambio las condiciones de operación definidas en el aeropuerto son significativamente distintas a las aceptadas por AESA en los procedimientos de operación incluidos en el Manual de Aeródromo.
- (2) Se ha elaborado y se ha documentado una gestión de riesgos completa, para apoyar a la evaluación de la seguridad.
- (3) Se han determinado las interdependencias con las partes afectadas, con las que se ha planificado y llevado a cabo de forma coordinada la evaluación de seguridad, en la que se han tenido en cuenta de manera sistemática las hipótesis y las mitigaciones de cualquier parte afectada.
- (4) El cambio permite la mejora de la seguridad siempre que sea razonablemente posible.
- (5) Que en la fase de implantación y puesta en operación se comprobará que se cumplen de manera continuada los requisitos y objetivos de seguridad, incluidas las hipótesis formuladas, defensas existentes y medidas mitigadoras definidas.
- (6) El cambio sólo se implantará una vez cumplidas las condiciones indicadas en la nota a pie de página.³
- (7) Que se adjunta la documentación solicitada.

³ Si no se produce notificación de AESA en sentido contrario: **2 meses** desde la entrada de la notificación en registro de AESA.

Si se requieren modificaciones o revisiones en interés de la seguridad, pueden publicarse y aplicarse inmediatamente, siempre que se haya notificado. En tal caso, indicar expresamente tal hecho en el ítem (6) mediante la frase *"El cambio propuesto se implantará inmediatamente tras la notificación en interés de la seguridad"*.

En cumplimiento del procedimiento de Gestión del Cambio del Gestor aceptado por AESA, se notifica el cambio de Clase 2 previamente a la implementación de dicho cambio. Este cambio será implantado después de cumplido el plazo para la solicitud de revisión por parte de AESA, especificado en la Instrucción Técnica para este tipo de cambios, y siempre que no se haya notificado por parte de AESA nada en sentido contrario.

Lugar y fecha	Nombre y apellidos

10.2.5. Comunicación periódica

F-GC–NOT3-APTO

Notificación para la introducción de cambios que no requieren aprobación previa (Clase 3)

Descripción (título)			
Código del cambio	20XX/YY.ZZ	Clase 3	
Órgano al que se dirige la comunicación	Agencia Estatal de Seguridad Aérea Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil Coordinador de Aeropuertos		
Datos del Aeropuerto			
Medio preferente o lugar a efectos de notificaciones	Teléfono	E-mail	Dirección
Datos de la persona que representa al interesado	Nombre y apellidos	DNI	Cargo en la organización

En relación con el cambio que se notifica, descrito en la documentación que se adjunta, declara que con carácter previo a la implantación del cambio que se propone realizará y documentará todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios.

En cumplimiento del procedimiento de Gestión del Cambio del Gestor aceptado por AESA, se notifica el cambio de Clase 3 previamente a la implementación de dicho cambio. Este cambio será implantado después de cumplido el plazo para la solicitud de revisión por parte de AESA, especificado en la Instrucción Técnica para este tipo de cambios, y siempre que no se haya notificado por parte de AESA nada en sentido contrario.

Lugar y fecha	Nombre y apellidos

10.2.6. Resumen ejecutivo de descripción del cambio

Incorporará los siguientes apartados:

1. DESCRIPCIÓN GENERAL

→ Descripción general del cambio que permita una comprensión del alcance del mismo e incluya su motivo (asociado a requerimientos expresos de AESA a través de un Plan de Acciones Correctoras, DAAD, DAPI, SC, ELOS; si es consecuencia de adaptación a nueva normativa; si es debido a actuaciones de mantenimiento o como consecuencia de otras actuaciones a realizar dentro del marco de la mejora continua de la seguridad operacional.

Deberá permitir entender por completo y exclusivamente el cambio que se notifica o cuya aprobación se solicita. Aspectos complementarios, o que no corresponden al ámbito de este procedimiento (por ejemplo, los relativos al mantenimiento, reposiciones, cubiertos por los procedimientos del gestor certificado), deben eliminarse ya que no serán objeto de la tramitación.

2. ORGANIZACIÓN Y COLECTIVOS AFECTADOS

Incorporará una relación exhaustiva de los colectivos afectados, tanto directa como indirectamente, y una breve descripción de cómo les afecta el cambio, así como las interrelaciones de los mismos, tanto de personal del gestor aeroportuario como de otras entidades.

3. INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS AFECTADOS

Identificación/relación de las infraestructuras y equipamientos directamente relacionados con el cambio o que ven modificada su función.

4. PROCEDIMIENTOS AFECTADOS

Identificación de los procedimientos del Manual de Aeródromo y/o procedimientos locales que pueden verse afectados por el cambio, aportándose aquéllos que se vean sustancialmente afectados.

En el caso de que la naturaleza del cambio consista en la sustitución de un colectivo, bien de un servicio aeroportuario (por ejemplo, cambio de proveedor del servicio SEI) o externo (por ejemplo, cambio de un Agente de asistencia en tierra) deberán identificarse en los distintos procedimientos del Manual de Aeródromo las tareas y responsabilidades que tiene asignadas el colectivo afectado. Y deberá aportarse el listado de los cursos/acciones formativas en materia de seguridad operacional (relacionados con los procedimientos del MA, NSP, etc.) que el aeropuerto identifique que ha de recibir ese personal antes del inicio de su actividad, y al menos antes de la entrada en servicio del cambio, los registros de formación de dicho personal.

5. 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, así como todos los requisitos contenidos en el Reglamento (UE) nº 139/2014, tales como IR (Disposiciones de Aplicación), AMC (Medios Aceptables de Cumplimiento) y GM (Material Guía), que afecten al cambio.

6. ANALISIS DE LA TRANSICIÓN

Se enunciarán los aspectos que son relevantes durante la transición del cambio (tanto para obras como para fases previas a la implantación de cambios de procedimientos) y se hará referencia a la documentación justificativa que demuestra que el análisis se ha realizado de manera completa, en particular el análisis de las condiciones de operación durante esa fase y la gestión a realizar desde el punto de vista del tratamiento de la información aeronáutica.

7. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Documentación gráfica que permita comprender el cambio.

10.3. Anexo 3: Formularios de necesidad de aprobación previa

10.3.1. Cambios en los términos del certificado

F-GC-AP-TC-APTO

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

TÉRMINOS DE CERTIFICADO	CAMBIA SÍ/NO	DESCRIPCIÓN (Indicar y adjuntar documento asociado si es necesario)
Código del Certificado		
Nombre del aeropuerto / Código OACI		
Condiciones de operación (VRF/IFR, diurno/nocturno)		
Operaciones en pistas de invierno especialmente preparadas (Sí / No)		
Pista - distancias declaradas		
→ Tipos de aproximaciones en pistas		
Clave de referencia de aeródromo		
→ Aeronaves que superen las características de diseño certificadas		
Prestación de servicios de dirección de plataforma (nombre del proveedor ⁴)		
Restricciones a la operación ⁵		
Nivel de protección SSEI ⁶		

⁴ Nombre del proveedor de servicio, tanto en aquellos casos en los que los servicios son prestados por el propio operador de aeródromo, como en aquellos que no.

⁵ Las restricciones a la operación que se recogen en este apartado corresponden únicamente a aquellas restricciones generales derivadas del cumplimiento de la normativa de seguridad operacional y los estudios de seguridad asociados y aplicables a ciertos tipos o modelos de aeronave.

⁶ En el caso de que suponga modificar lo especificado en los Términos del Certificado de la Resolución de Certificación.

10.3.2. Cambio de las bases del certificado

F-GC-AP-BC-APTO

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

	CAMBIO DE LAS BASES DE CERTIFICACIÓN (CB) ⁷ (Especificaciones de Certificación, Desviaciones, Condiciones Especiales)	CAMBIO (SÍ/NO)	DESCRIPCIÓN
A	Especificaciones de Certificación (CS)		
B	Requisitos aplicables a ELOS		
C	Requisitos aplicables a SC		

⁷ En caso de que el cambio implique modificar las CB incluidas en el Certificado.

10.3.3. Cambios en los equipos críticos para la seguridad operacional

F-GC-AP-ECS-APTO

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

Si bien no existe una lista exhaustiva de equipos críticos para la seguridad operacional (Critical Safety Equipment), se establece como criterio de partida el considerar como crítico todo aquel equipo cuyo cambio puede suponer riesgos para la operación de la aeronave, o equipamiento que sirva de defensa ante los riesgos, siempre que este cambio no disponga de certificación aceptada por AESA, EASA ni OACI.

En aquellos casos en que la instalación de equipos certificados forme parte importante de la funcionalidad del mismo, y no esté procedimentado su reemplazo en el Manual del aeropuerto o procedimientos locales e instrucciones de trabajo, también debe ser considerado, a pesar de que el equipamiento disponga de las certificaciones pertinentes.

Se han de considerar también los equipos de terceros (Navegación o Meteorología), con implicación en los procedimientos u operación del aeropuerto.

	CAMBIOS SUSTANCIALES EN EQUIPOS CRÍTICOS PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL	CAMBIO (SI/NO)	DESCRIPCIÓN
(1)	Ayudas visuales		
(2)	Sistema de mando y presentación		
(3)	Equipos de navegación aérea		
(4)	Equipos meteorológicos		
(5)	Equipos asociados a mantenimiento		
(6)	Equipamiento asociado a operaciones		
(7)	Equipos asociados a salvamento y extinción de incendios		
(8)	Equipos de comunicaciones		
(9)	Sistemas eléctricos que alimenten el resto de sistemas		
(10)	Otros		

10.3.4. Cambios en los elementos del Sistema de Gestión del gestor

F-GC-AP-MS-APTO-Hoja 1

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

	CAMBIOS EN LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL GESTOR	CAMBIO	DESCRIPCIÓN
(1)	Líneas de obligaciones y responsabilidad a lo largo de toda la estructura del operador del aeródromo, incluida la responsabilidad directa de los altos directivos en materia de seguridad operacional		
(2)	Principios generales y la filosofía del operador del aeródromo en materia de seguridad operacional, denominada «política de seguridad», firmada por el gestor responsable		
(3)	Proceso formal que garantiza la detección de los riesgos en las operaciones		
(4)	Proceso formal que garantiza el análisis, la evaluación y la mitigación de los riesgos de seguridad en las operaciones del aeródromo		
(5)	Medios para verificar el funcionamiento en materia de seguridad operacional del desempeño de seguridad de la organización del operador del aeródromo, en referencia a los indicadores de desempeño de seguridad y los objetivos de desempeño de seguridad del sistema de gestión de la seguridad, y para validar la eficacia de los controles de los riesgos para la seguridad		
(6)	Proceso formal para:		
i)	Identificar los cambios dentro de la organización del operador del aeródromo, el sistema de gestión, el aeródromo o su operación que puedan afectar a los procesos, procedimientos y servicios establecidos;		
ii)	Describir las medidas para garantizar el desempeño de seguridad antes de introducir cambios; y		
iii)	Eliminar o modificar los controles de riesgos para la seguridad que ya no sean necesarios o eficaces debido a cambios en el entorno operativo;		

F-GC-AP-MS-APTO-Hoja 2

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

	CAMBIOS EN LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL GESTOR	CAMBIO	DESCRIPCIÓN
(7)	Proceso formal para revisar el sistema de gestión, identificar las causas de un funcionamiento deficiente del sistema de gestión de la seguridad, determinar las implicaciones de dicho funcionamiento deficiente en las operaciones y eliminar o mitigar dichas causas		
(8)	Programa de formación en seguridad operacional que garantice que el personal involucrado en la operación, el salvamento y la extinción de incendios, el mantenimiento y la gestión del aeródromo tiene la formación y competencia necesarias para desempeñar las obligaciones del sistema de gestión de la seguridad		
(9)	Medios formales para las comunicaciones relativas a la seguridad que garanticen que el personal conozca plenamente el sistema de gestión de la seguridad, transmitan información fundamental para la seguridad y expliquen el motivo de la adopción de determinadas medidas de seguridad y la introducción o modificación de los procedimientos de seguridad		
(10)	Coordinación del sistema de gestión de la seguridad con el plan de respuesta a emergencias del aeródromo, y coordinación del plan de respuesta a emergencias del aeródromo con los planes de respuesta a emergencias de las organizaciones con las que tiene que interactuar durante la prestación de los servicios del aeródromo		
(11)	Proceso formal para controlar si la organización cumple los requisitos pertinentes (proceso de supervisión del cumplimiento – <i>compliance monitoring</i>)		
(12)	Sistema de gestión de calidad de los datos aeronáuticos (según el ADR.OR.D.007)		

10.3.5. Cambios en el ámbito del LVP ⁸

F-GC-AP-LVP-APTO

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

	CAMBIOS EN EL LVP	CAMBIO	DESCRIPCIÓN
(1)	Aprobación de un LVP en aquellos aeropuertos donde se pretenda establecer operaciones en condiciones de visibilidad reducida		
(2)	Aceptación de renuncia del LVP a un aeropuerto con LVP aprobado		
(3)	Cambios sustanciales en el tipo de operación a realizar durante la aplicación del LVP		
(4)	Modificación de las calles de rodaje de acceso a pista durante la aplicación de los LVP		
(5)	Modificación de las rutas de rodaje normalizadas durante la aplicación de los LVP		
(6)	Segregación del LVP en el área de movimiento en dos procedimientos independientes para el área de maniobras y la(s) plataforma(s)		
(7)	Modificación del número de aeronaves que pueden moverse de forma simultánea en el área de movimientos (diferenciando entre el área de maniobras y plataforma(s), en caso de ser distinto)		
(8)	Cambios sustanciales en los colectivos involucrados en el LVP y/o de sus responsabilidades		
(9)	Cambio del proveedor de servicios de navegación aérea		
(10)	Otros		

⁸ Los cambios menores que no supongan una modificación de la edición del procedimiento LVP no son considerados de aprobación previa (siempre y cuando no impliquen cambios debidos a alguno de los criterios recogidos en la tabla de este apartado).

CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA AL CUMPLIMENTAR F-GC-AP-LVP-APTO



ÁMBITO	LVP
(1) Aprobación de un nuevo LVP o modificación del LVP aprobado	Modifica sustancialmente el tipo de operaciones a realizar en el aeropuerto, junto con las infraestructuras necesarias para ello. Todos los cambios que impliquen una nueva edición del procedimiento LVP (por ser considerados como relevantes) deben ser de aprobación previa.
(2) Aceptación de la renuncia del LVP	Asegurar la necesidad o no de establecer un Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM), o de los mecanismos que garanticen, durante el cese del tránsito de aeronaves mientras persistan los valores meteorológicos para operar en condiciones de visibilidad reducida, el movimiento seguro de vehículos y personas en el área de movimiento, así como el reinicio seguro de las operaciones en el momento en que se den las condiciones para ello.
(3) Cambio en el tipo de operación en LVP	Modificación del tipo de operación a realizar durante la aplicación de los LVP, o modificación de los valores de RVR/VVVV en un mismo tipo de operación, que pueden ser: aproximaciones de Categoría I inferior a la norma, de Categoría II distinta de la norma, de Categoría II y de Categoría III, y los despegues con baja visibilidad (LVTO).
(4) Modificación de los accesos a pista en LVP	Modifica sustancialmente las infraestructuras del aeropuerto para poder operar en condiciones de visibilidad reducida (barras de parada, luces de protección de pista, luces de eje de calle de rodaje, señal mejorada de calle de rodaje, señales y letreros con instrucciones obligatorias, etc.).
(5) Modificación de las rutas de rodaje normalizadas durante LVP	Puede modificar sustancialmente las infraestructuras del aeropuerto (luces de eje de calle de rodaje, luces de punto de espera intermedio, etc.). Nota: los nuevos accesos a pista se han visto en el apartado anterior.
(6) Segregación del LVP en área de maniobras y plataforma(s)	Modifica sustancialmente la coordinación del procedimiento, al existir valores distintos para la activación de los procedimientos en área de maniobras y plataforma(s), así como de los colectivos involucrados.
(7) Modificación del número de aeronaves en movimiento simultáneamente	Puede modificar sustancialmente las infraestructuras del aeropuerto (establecimiento de bloques en el área de movimientos, ASMGCS, etc.).
(8) Cambios sustanciales en los colectivos y sus responsabilidades	Nueva definición o eliminación de colectivos involucrados, o redefinición de las responsabilidades asignadas por cambios sustanciales en los colectivos participantes.
(9) Cambios del proveedor de servicios de navegación aérea	Implica cambios en el “acuerdo de coordinación”, firmado por: GA, ATS, CNS y MET.

10.3.6. Cambios en el ámbito del procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas

F-GC-AP-LCS-APT

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

	CAMBIOS EN EL PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES QUE SUPEREN LAS CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO CERTIFICADAS	CAMBIO	DESCRIPCIÓN
(1)	Modificación en las rutas de rodaje de una aeronave que superen las características de diseño certificadas.		
(2)	Modificación del(los) puesto(s) asignado(s) a las aeronaves que superen las características de diseño certificadas.		
(3)	Modificación de las medidas mitigadoras definidas en el procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas.		

10.3.7. Cambios en otros ámbitos que requieren aprobación

F-GC-AP-IR-APTO

AEROPUERTO DE.....

CÓDIGO DEL CAMBIO..... (20XX/YY.ZZ)

EVALUADO POR (Nombre; Cargo; Fecha; Firma)

	CAMBIOS EN OTROS ÁMBITOS	CAMBIO	DESCRIPCIÓN
(1)	Cambio sustancial en el procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto ⁹ .		
→ (2)	Cambios cuyas actuaciones previas a su implantación implican la operación del aeropuerto durante un período transitorio bajo unas condiciones significativamente diferentes a las habituales y que suponen: • Cambios temporales en los términos del certificado • Cambios temporales en las bases de certificación • Cambios temporales significativos en los equipos críticos para la seguridad operacional • Cambios temporales significativos en los elementos del SMS del gestor • Cambios temporales significativos en el ámbito del LVP • Cambios temporales significativos en el ámbito del Plan de Emergencia • Cambios temporales sustanciales del procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas		
→ (3)	Cambios en los procedimientos de vuelo ¹⁰ .		
(4)	Otros (indicar)		

⁹ El gestor de aeródromo determinará para cada caso si el cambio que proponga en su procedimiento de Gestión del Cambio es sustancial o no. En caso de que tenga dudas al respecto, puede realizar las consultas pertinentes con el Servicio de Supervisión de Cambios y Evaluación de Riesgos de AESA.

¹⁰ En cuanto a que impliquen afección en la definición del tipo de aproximación en alguna de las pistas del aeropuerto.

10.4. Anexo 4: Formatos para la evaluación del impacto del cambio

10.4.1. Formulario de evaluación del impacto del cambio

F-GC-EPI-RGS-APTO

• Aeropuerto de		
• Código del cambio	20XX/YY.ZZ	
• Evaluador, Fecha y Firma		
EVALUACIÓN DEL IMPACTO		
	DESCRIPCIÓN	VALOR
1. Novedad		
2. Zonas afectadas		
3. Colectivos implicados, del GA		
4. Otros Colectivos aeroportuarios		
5. Afección al ANSP/AFIS/ SDP		
6. Afección a la actuación de operadores aéreos		
7. Impacto sobre la organización del GA		
8. Afección a CS Book y a IR, AMC y GM		
9. Afección a AIP en la implantación		
10. Afección a AIP tras el cambio		
11. Afección a responsabilidades y/o al desarrollo /activación de Procedimientos de operación		
12. Formación Necesaria previa a la entrada en servicio		
13. Análisis de implantación del cambio		
14. Afección a la regularidad de las operaciones después de la entrada en servicio del cambio		
15. Tipo de operaciones		
RESULTADO DE LA EVALUACIÓN (SUMA), y EI: (INDICAR BAJO; MEDIO ALTO)	(bajo, medio o alto)	(suma)

10.4.2. Tabla de criterios de evaluación del impacto del cambio

F-GC-EPI-CRI-APTO

El gestor aeroportuario deberá establecer los valores particulares a los casos descritos, pudiendo determinar otros casos. Esta tabla será objeto de justificación expresa para su aceptación en cada aeropuerto. Deben evaluarse estos criterios teniendo en cuenta todas las fases del cambio (transición, adaptación y operación), especialmente para aquellos cambios que se tramitan por condiciones operativas transitorias durante los mismos.

CRITERIO	CASOS BÁSICOS	EI
1. Novedad	a. Se han realizado cambios similares en numerosas ocasiones b. Se ha realizado en al menos una ocasión un cambio de similares características c. No se ha realizado nunca un cambio similar	
2. Zonas afectadas	a. Afecta únicamente a plataforma b. Afecta al área de maniobras, excluidas las pistas c. Afecta a pista	
3. Colectivos implicados, del GA	a. Afecta a un solo colectivo del GA b. Afecta a dos colectivos del GA c. Afecta a más de dos colectivos del GA	
4. Otros Colectivos aeroportuarios	a. No afecta a terceros b. Afecta a una única empresa c. Afecta de dos a cuatro empresas d. Afecta a más de 4 empresas	
5. Afección al ANSP/AFIS/SDP	a. No afecta b. La afectación no supone cambiar prácticas habituales c. Supone modificar procedimientos o hábitos adquiridos	
6. Afección a la actuación de operadores aéreos	a. No afecta b. La afectación no supone cambiar prácticas habituales c. Supone modificar procedimientos o hábitos adquiridos	
7. Impacto sobre la organización del GA	a. No se modifica la organización ni el personal clave b. No se modifica la organización, pero cambia algún personal clave (responsable del área de operaciones, responsable del área de mantenimiento, <i>Accountable Manager</i> , <i>Safety Manager</i>) c. Se cambia la organización y/o responsables clave	
8. Afección a CS Book 1	a. No supone cambios b. Supone analizar menos de 10 CS c. Supone analizar más de 10 CS	
9. Afección a AIP en la implantación	a. No precisa notificación alguna b. Se publica en suplemento AIRAC, pero no se prevé necesidad de NOTAM ni suplemento Regular c. Se prevé necesaria la publicación de NOTAMs o suplemento regular	
10. Afección a AIP tras el cambio	a. No se cambiará b. Se cambiará mediante enmienda AIRAC c. Se cambiará mediante enmienda REGULAR	
11. Afección a responsabilidades y/o al desarrollo /activación de Procedimientos de operación	a. No afecta a estos aspectos b. Modifica estos aspectos de forma significativa en menos de tres documentos del Manual o procedimientos de menor nivel. c. Modifica estos aspectos de forma significativa en más de tres documentos del Manual o procedimientos de menor nivel.	
12. Formación necesaria previa a la entrada en servicio	a. Las horas de formación / persona a formar es inferior a 4 h b. Las horas de formación / persona a formar es inferior a 10 h c. Las horas de formación / persona a formar es superior a 10 h	
13. Análisis de la fase de implantación al cambio	a. Las fases de transición y adaptación del cambio pueden desarrollarse en paralelo a la operación sin afectar a la misma b. Las fases de transición y adaptación del cambio pueden llegar a afectar de forma leve a la operación c. Las fases de transición y adaptación del cambio pueden llegar a afectar de forma significativa a la operación	
14. Afección a la regularidad de las operaciones después de la puesta de servicio del cambio	a. El cambio no afectará a la regularidad de la operación b. El cambio afecta de forma leve a la regularidad de la operación c. El cambio afecta significativamente a la regularidad de la operación	
15. Tipo de operaciones	a. En el aeropuerto se llevan a cabo únicamente operaciones de vuelo visual b. En el aeropuerto se llevan a cabo operaciones de vuelo instrumental, pero no dispone de un procedimiento de visibilidad reducida c. En el aeropuerto se llevan a cabo operaciones de vuelo instrumental y dispone de un procedimiento de visibilidad reducida	

10.4.3. Tabla de niveles para la calificación del impacto del cambio

F-GC-EPI-CIC-APTO

CALIFICACIÓN DEL IMPACTO DEL CAMBIO	EVALUACIÓN DEL IMPACTO
BAJO	IGUAL O INFERIOR A N1
MEDIO	ENTRE N1 Y N2
ALTO	SUPERIOR A N2

El gestor aeroportuario deberá establecer los valores límite particulares (N1 y N2). Esta tabla será objeto de justificación expresa para su aprobación.

10.5. Anexo 5: Formulario de solicitud de aceptación/modificación del procedimiento de Gestión del Cambio

Órgano al que se dirige la comunicación	Agencia Estatal de Seguridad Aérea Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil Coordinador de Aeropuertos		
Datos del Aeropuerto			
Medio preferente o lugar a efectos de notificaciones	Teléfono	E-mail	Dirección
Datos de la persona que representa al interesado	Nombre y apellidos	DNI	Cargo en la organización

En relación con el procedimiento de Gestión del Cambio sobre el que se solicita aceptación, descrito en la documentación que se adjunta, declara que se ha desarrollado teniendo en cuenta las referencias incluidas en la Instrucción Técnica General para la Gestión del Cambio en aeropuertos publicada por AESA, en particular:

- (1) Se han particularizado de forma motivada todos los aspectos aplicables.
- (2) Se han determinado todas las responsabilidades relacionadas.
- (3) Se han definido todos los registros necesarios para el desarrollo sistemático, tanto en las comunicaciones con AESA, como internos, así como los correspondientes con la coordinación con terceros.
- (4) Se han tenido en cuenta todos los casos de tramitación de notificaciones y solicitud de aprobación establecidos.
- (5) Se han desarrollado diagramas de flujo del proceso del cambio en sus distintas versiones, que tienen en cuenta los plazos mínimos establecidos para cada caso.
- (6) Se ha particularizado la metodología para la gestión de riesgos asociados al cambio, también de acuerdo con las guías técnicas para el SMS de AESA vigentes.
- (7) Se ha previsto la formación y difusión del procedimiento a todos los colectivos implicados.

Por todo lo cual solicita la aceptación/modificación del procedimiento de Gestión del Cambio del aeropuerto.

Lugar y fecha	Nombre y apellidos

→ 10.6. Anexo 6: Formulario de solicitud de solicitud de una autorización de carácter puntual para una operación no autorizada en un aeropuerto

F-GC-SAUT-APTO

Solicitud de una autorización para una operación de carácter puntual

Descripción (título)			
Código de la autorización	20__ / AP. __		
Órgano al que se dirige la comunicación	Agencia Estatal de Seguridad Aérea Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil Coordinador de Aeropuertos		
Aeropuerto			
Medio preferente o lugar a efectos de notificaciones	Teléfono	E-mail	Dirección
Datos de la persona que representa al interesado	Nombre y apellidos	DNI	Cargo en la organización

En relación con la operación sobre la que se solicita autorización previa, descrita en la documentación que se adjunta, declara que, con carácter previo a la misma, realizará y documentará todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios.

Entre estas acciones:

- (1) Se ha elaborado y se ha documentado una gestión de riesgos completa, para apoyar a la evaluación de la seguridad.
- (2) Se han determinado las interdependencias con las partes afectadas, con las que se ha planificado y llevado a cabo de forma coordinada la evaluación de seguridad, en la que se han tenido en cuenta de manera sistemática las hipótesis y las mitigaciones de cualquier parte afectada.
- (3) Se han especificado las fechas de comienzo y fin de la operación para la que se solicita autorización de carácter puntual.
- (4) Que en la fase de operación se comprobará que se cumplen de manera continuada los requisitos de seguridad, incluidas las hipótesis formuladas, defensas existentes y medidas mitigadoras definidas.
- (5) Que se adjunta la documentación solicitada.
- (6) La operación de carácter puntual no se llevará a cabo hasta la recepción de la autorización previa expresa por parte de AESA y bajo lo especificado en dicha autorización.

Por todo lo cual solicita la autorización expresa para la operación de carácter puntual indicada.

Lugar y fecha	Nombre y apellidos