

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

18686 *Resolución de 14 de julio de 2026, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publica el Convenio con el Gobierno de Canarias, sobre aeródromos de uso restringido.*

La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad del Gobierno de Canarias han suscrito un convenio sobre aeródromos de uso restringido.

Para general conocimiento, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, dispongo la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del referido convenio como anexo a la presente resolución.

Madrid, 14 de julio de 2026.—La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Montserrat Mestres Domènech.

ANEXO

Convenio entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el Gobierno de Canarias sobre aeródromos de uso restringido

REUNIDOS

Madrid, 15 de junio de 2026.

De una parte, doña Montserrat Mestres Domènech, en su calidad de Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA), nombrada por acuerdo del Consejo Rector de 6 de mayo de 2022 y en uso de las facultades que le confiere el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de AESA y de las facultades que le fueron delegadas por resolución de 26 de mayo de 2023, del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre delegación de competencias, por la que se delegan en la persona titular de la dirección de la Agencia, entre otras, las competencias de aprobación de convenios.

De otra parte, don Pablo Rodríguez Valido, en su calidad de Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad, actuando en el presente acto en nombre y representación del Gobierno de Canarias, en virtud del nombramiento efectuado por Decreto 43/2023, de 14 de julio, y en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 29.1 letra K) de la Ley 14/1990, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

Reconociéndose ambas partes la capacidad legal necesaria para suscribir este convenio,

EXPONEN

Primero. *Competencias.*

Las actuaciones convenidas se fundamentan en las siguientes competencias.

De acuerdo con la Constitución Española, artículo 148, las Comunidades Autónomas. pueden asumir competencias en los «aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales».

Además, de acuerdo con el artículo 149.3 de la Constitución Española, las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materias no atribuidas al Estado por la Constitución en virtud de sus respectivos estatutos, por lo que, al reservarse únicamente al Estado, según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución la competencia exclusiva en aeropuertos de interés general, pueden asumir competencias en aeropuertos no calificados de interés general.

De acuerdo con el artículo 149.3 de la Constitución, «...La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas».

La seguridad operacional, aunque no se encuentra formulada literalmente como un título competencial estatal, se considera que es competencia del Estado de acuerdo con los pronunciamientos del Tribunal Constitucional sobre competencias estatales en otros modos de transporte. (Entre ellas destacan: STC 59/1985 y 181/1992, sobre circulación de vehículos a motor (artículo 149.1.21.^a CE) y STC 40/1998, sobre marina mercante (artículo 149.1.20.^a CE)).

En dichas sentencias, el Tribunal Constitucional considera que el establecimiento y control de garantías uniformes en todo el territorio nacional en estos medios de transporte corresponde al Estado. En el caso de aviación civil, las menciones constitucionales relativas al transporte y tránsito aéreo, unidas a la falta de previsión estatutaria al respecto, llevan a la conclusión de que la competencia sobre la seguridad aérea es una competencia exclusiva del Estado.

De acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, (en adelante, Ley 48/1960, de 21 de julio), establece en su artículo ciento cuarenta y ocho que: «las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados». Por ello, las Comunidades Autónomas, deben autorizar los aeródromos de su competencia.

Además, de acuerdo con el artículo 161.1 de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de Estatuto de Autonomía de Canarias, corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras de transporte que no tengan la calificación de interés general por el Estado y la competencia de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.

Segundo. *Consulta a la Abogacía del Estado.*

La Dirección General de Aviación Civil realizó una consulta (R-1546/2024) a la Abogacía del Estado, en la que entre otras cuestiones solicitaba que se informara sobre «si corresponde a la Administración General del Estado autorizar el establecimiento de los aeródromos de competencia autonómica en aquellos casos en los que las Comunidades Autónomas que hayan asumido las competencias sobre las infraestructuras aeronáuticas no las ejerzan en la práctica».

La Abogacía del Estado informó de que «no corresponde a la Administración General del Estado autorizar el establecimiento de los aeródromos de competencia autonómica en aquellos casos en los que las Comunidades Autónomas que hayan asumido las competencias sobre las infraestructuras aeronáuticas no las ejerzan en la práctica, sin perjuicio de la conveniencia de llegar a acuerdos o formas de colaboración con las Comunidades Autónomas para canalizar debidamente el ejercicio de dichas competencias y que quede suficientemente garantizada la seguridad aérea».

Añadió la Abogacía del Estado que, de acuerdo con el artículo 8.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, Ley 40/2015, de 1 de octubre) «la competencia es irrenunciable y se ejercerá por los órganos administrativos que la tengan atribuida como propia, salvo los casos de delegación o avocación, cuando se efectúen en los términos previstos en esta u otras leyes», e indicó que «consecuentemente, ese ejercicio competencial no es potestativo para la Administración titular de la competencia, sino obligatorio».

Por tanto, este informe de la Abogacía del Estado aclaró que las Comunidades Autónomas deben ejercer las competencias atribuidas en su Estatuto de Autonomía, no correspondiendo a AESA su ejercicio. Por ello, cada Comunidad Autónoma deberá autorizar los aeródromos de uso restringido sitos en su comunidad de acuerdo con este convenio.

Tercero. *Compatibilidad de espacio aéreo.*

De acuerdo con el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, (en adelante, Ley 21/2003, de 7 de julio) desarrollado por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos (en adelante Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto), la Comunidad Autónoma de Canarias debe obtener informe o certificado de compatibilidad de espacio aéreo previamente a la autorización de establecimiento, modificación y apertura al tráfico de los aeródromos de su competencia, que deberá solicitar ante la Dirección General de Aviación Civil. Estos informes o certificados no son objeto de este convenio.

Cuarto. *Trámite ambiental.*

Los proyectos de aeródromos de uso restringido requieren evaluación ambiental de acuerdo con la normativa autonómica en materia de evaluación de impacto ambiental. En caso de no tener normativa propia o ser coincidente con la norma estatal, la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante Ley 21/2013, de 9 de diciembre), estos proyectos están sometidos a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, que podrá ser:

a) Evaluación de impacto ambiental ordinaria: para aeródromos situados en espacios protegidos (red Natura 2000, ENP, RAMSAR, etc.), excepto los aeródromos destinados exclusivamente a uso sanitario y de emergencias o a la prevención y extinción de incendios (según anexo I, Gr. 9, 12.º).

b) Evaluación de impacto ambiental simplificada: para aeródromo situados fuera de espacios protegidos y para modificaciones estructurales o funcionales de aeródromos con efectos adversos significativos sobre el medio ambiente (anexo II, Grupo 7 d).

De acuerdo con el artículo 11.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre si las comunidades autónomas ostentasen las competencias para la aprobación o autorización de los proyectos de aeródromos de uso restringido, las funciones atribuidas por esta ley al órgano ambiental y al órgano sustantivo corresponderán a los órganos que determine la legislación de cada comunidad autónoma.

Esta evaluación no es objeto de este convenio.

Quinto. *Comprobación de normas técnicas.*

El Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, (en adelante, Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre) establece que debe comprobarse el cumplimiento de las normas técnicas antes de la apertura al tráfico (artículo 9.1) y que esta comprobación puede realizarse por el órgano autonómico competente o por AESA (artículo 9.2 y 3), pudiendo para ello suscribir convenios y establecer grupos de trabajo (artículo 25).

Las formas para la comprobación de normas técnicas que recoge el real decreto son tres:

1. Comprobación por el órgano competente de la comunidad autónoma, que en el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias es la Dirección General competente en materia de Transporte (artículos 9.2.a) y 23).
2. Comprobación por AESA mediante informe vinculante (artículos 9.2.b) y 24).

Para que se pueda aplicar alguna de estas dos formas lo debe contemplar la normativa autonómica y el proceso de comprobación debe estar incardinado en el procedimiento de autorización por parte de la Comunidad Autónoma.

3. En caso de que no sean aplicables las dos formas anteriores, la comprobación la podrá realizar AESA mediante una resolución (artículos 9.3, 26 y 27).

El artículo 21 establece que la comprobación de normas técnicas se hará mediante los medios aceptables de cumplimiento de los anexos III y IV, y que el director de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de AESA podrá aprobar:

- Medios aceptables específicos para aeródromos o aeronaves no cubiertas en los anexos III y IV, y
- Medios alternativos de cumplimiento y estudios aeronáuticos de seguridad asociados.

Las modificaciones funcionales o estructurales de los aeródromos pueden requerir la comprobación de las normas técnicas que se vean afectadas previamente a la autorización de apertura al tráfico de la modificación.

Dado que la Comunidad Autónoma de Canarias no ha desarrollado normativa sobre aeródromos restringidos, es de aplicación la forma tercera de comprobación de cumplimiento mediante resolución de AESA (artículo 9.3), cuyo procedimiento se establece en la sección segunda del capítulo V del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, tanto para la autorización como para las modificaciones. La aprobación de medios específicos o alternativos formará parte de este procedimiento.

El ejercicio de las funciones que las partes tienen atribuidas para la colaboración sobre inspección aeronáutica y sanción se recoge de manera coordinada en este convenio.

Sexto. *Inspección aeronáutica y sanción.*

El artículo 5 del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre establece que AESA, es competente para el ejercicio de la función de inspección, auditoría y supervisión del cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional establecidas en el mismo real decreto y en sus disposiciones de desarrollo y aplicación, y que el ejercicio de esta función inspectora se regirá por lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, y en el Reglamento de inspección aeronáutica aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero.

Además, el artículo 30 del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, establece que en la supervisión del mantenimiento de las normas técnicas de seguridad operacional serán de aplicación los convenios suscritos.

Es competencia de AESA el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil regulada en el título V de la Ley 21/2003, de acuerdo con:

- La disposición adicional tercera, número 1, párrafo cuarto de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, que otorga a AESA la función de ordenación de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico (la atribución de la función ordenadora implica la potestad sancionadora); y
- el artículo 9.1.e) de su Estatuto, aprobado por Real Decreto 184/2008, y

Conforme al artículo 7 del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, AESA aplicará el régimen sancionador previsto a los incumplimientos de las normas técnicas de seguridad operacional y las limitaciones de uso y operación, de acuerdo con sus procedimientos.

Así mismo, la seguridad aérea y de las operaciones aéreas es competencia exclusiva del Estado con base en el artículo 149.1.20 CE. Por ello, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea es la administración competente para el ejercicio de la inspección aeronáutica en los aeródromos de uso restringido en aquellos casos que puedan incidir en las operaciones aéreas.

En cuanto al ejercicio de las potestades sancionadoras y de control normativo, éstas serán ejercidas por la Comunidad Autónoma o por AESA, cada una en el ámbito de sus competencias.

El ejercicio de las funciones que las partes tienen atribuidas para la colaboración sobre inspección aeronáutica y sanción se prevén de manera coordinada en este convenio.

Séptimo. *Necesidades técnicas.*

La comprobación de normas técnicas mediante la observancia de medios aceptables de cumplimiento, la adopción de medios específicos y alternativos de cumplimiento, la aprobación de estudios aeronáuticos de seguridad y la inspección de control normativo requieren de personal cualificado con conocimientos técnicos y experiencia específicos.

Entre los aeródromos restringidos se incluyen privados, corporativos, de organismos públicos, aviación general, escuelas de vuelo, mantenimiento de aeronaves, extinción de incendios y otros trabajos aéreos, cada uno con requerimientos específicos.

Además, existen aeródromos en tierra e hidroaeródromos. Los helipuertos incluyen operaciones sanitarias en entornos urbanos que requieren diseños para la performance de clase 1 y pueden ser en tierra, elevados o heliplataformas marinas. Además, es necesario aprobar estudios aeronáuticos de seguridad para la performance de clase 1, las operaciones nocturnas y las desviaciones de medios aceptables de cumplimiento.

Estas tareas requieren la participación de ingenieros y pilotos expertos y de consultas con los fabricantes de aeronaves y los principales organismos internacionales sobre regulación, como la OACI.

AESA dispone de un equipo técnico con años de experiencia que reúne las anteriores condiciones y que pone a disposición de la Comunidad Autónoma de Canarias mediante la suscripción del presente convenio.

Octavo. *Aeródromos eventuales.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, define en su artículo 39 los aeródromos eventuales como aquellos cuyo establecimiento obedezca a necesidades transitorias o sea designado para una utilización particular en circunstancias especiales.

Esta definición se precisa en el artículo 2 del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto que añade que un aeródromo eventual, es la superficie apta para el uso de aeronaves que, a juicio del operador, reúne las condiciones mínimas para la seguridad de las operaciones y cuya utilización no exceda de 40 operaciones anuales, sin sobrepasar 15 al mes, salvo cuando se trate de operaciones médicas, de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento, catástrofes naturales o equivalentes. Si exceden este uso previsto se considerará como un aeródromo restringido.

Por su parte, el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, excluye a los aeródromos eventuales de su ámbito de aplicación, por lo que no requieren comprobación del cumplimiento de las normas técnicas, aunque esta exclusión no exima al operador del deber de contar con las autorizaciones pertinentes conforme a la normativa que resulte de aplicación y con el permiso del propietario de la superficie.

De acuerdo con el artículo 16 del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto la comunidad autónoma debe autorizar el uso de los aeródromos eventuales y comunicar a AESA su localización y periodo de uso, lo cual se refleja en este convenio para una mayor seguridad jurídica en el ejercicio coordinado de sus funciones.

Noveno. *Plan de Regularización de Infraestructuras Aeronáuticas (PRIA).*

Desde 2019 AESA, en colaboración con las Comunidades Autónomas, está ejecutando el Plan de Regularización de Infraestructuras Aeronáuticas de interés público (en adelante PRIA), que incluye helipuertos de transporte sanitario y aeródromos y helipuertos de lucha contra incendios, que inicialmente se consideraron instalaciones

eventuales, pero que con el tiempo han pasado a emplearse de forma permanente por lo que precisan autorización.

La terminación de este Plan se considera necesaria para la seguridad operacional de las instalaciones. Por este motivo las formas de colaboración entre las Comunidades Autónomas y AESA para la consecución de este objetivo se incluyen en este convenio.

Por lo expuesto, las partes acuerdan suscribir el presente convenio, que se regirá por las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

El objetivo de este convenio es establecer un marco de colaboración entre el Gobierno de Canarias y AESA para la realización coordinada de las siguientes tareas de las que es competente cada parte y que se encuentran reguladas en el marco de un procedimiento normativamente establecido:

– Comunidad Autónoma de Canarias:

1. Autorizar el establecimiento, la apertura al tráfico y las modificaciones de los aeródromos de uso restringido.
2. Autorizar el uso de los aeródromos eventuales.

– AESA:

1. Comprobar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional previamente a las autorizaciones de establecimiento, apertura al tráfico y modificaciones.
2. Adoptar medios de cumplimiento específicos para aeródromos o aeronaves no cubiertas en los anexos III y IV y medios alternativos de cumplimiento y estudios aeronáuticos de seguridad asociados.

Segunda. *Independencia competencial.*

Este convenio no implica cesión expresa o tácita de las competencias que la ley estipula para las partes firmantes, que asumirán de forma exclusiva.

Tercera. *Actuaciones de cada parte.*

1. Comprobación de cumplimiento de normas técnicas.

El proceso de autorización de un aeródromo tiene dos partes en las que previamente se debe comprobar el cumplimiento de las normas técnicas:

1.º En primer lugar, previamente a autorizar el establecimiento, es necesario comprobar si el proyecto del aeródromo las cumple.

2.º En segundo lugar, cuando la infraestructura está construida y lista para el inicio de la operación, es necesario comprobar que la infraestructura y el gestor cumplen con lo autorizado en fase de proyecto y con las normas técnicas. Esta comprobación debe hacerse antes de autorizar la apertura al tráfico.

1.1 Comprobación de cumplimiento de normas técnicas para la autorización de establecimiento:

1.1.1 Inicio. El promotor de la infraestructura solicitará ante AESA, a través del órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en

materia de Transporte, la comprobación de cumplimiento de las normas técnicas para la autorización de establecimiento y aportará la siguiente documentación:

- a. Acreditación de la personalidad jurídica del solicitante.
- b. Estudio técnico aeronáutico.
- c. Solicitud, cuando proceda, de medios específicos o alternativos de cumplimiento y estudios aeronáuticos de seguridad asociados.
- d. Informe o certificado de compatibilidad de espacio aéreo.
- e. Resolución ambiental.

El promotor empleará los formularios de AESA y elaborará la documentación de acuerdo con lo indicado en la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA, disponibles en su página web, y los presentará ante el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, que los remitirá a AESA.

1.1.2 Instrucción. AESA realizará una inspección de supervisión de la documentación aportada. Requerirá directamente al solicitante las subsanaciones que sean necesarias.

AESA y el Gobierno de Canarias podrán realizar el seguimiento de la instrucción a través de grupos de trabajo, según se indica en la cláusula quinta.

1.1.3 Resolución. Corresponde resolver la comprobación de normas técnicas al Director de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de AESA. AESA notificará la resolución al solicitante y al órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte. En la notificación a la comunidad autónoma AESA incluirá una ficha con las características técnicas de la instalación que se debe incluir en la resolución de autorización de establecimiento. Esta ficha consta en la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA.

El plazo para resolver el cumplimiento de las normas técnicas previo al establecimiento es de seis meses. En los requerimientos de subsanación al solicitante, AESA indicará la suspensión del plazo para resolver. Transcurrido el plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá desestimada. La resolución será recurrible en alzada ante la directora de AESA.

Una vez que AESA resuelva el cumplimiento de normas técnicas para la autorización de establecimiento, la comunidad autónoma podrá resolver la autorización de establecimiento y la comunicará a AESA.

1.2 Comprobación de cumplimiento de normas técnicas para la autorización de apertura al tráfico:

1.2.1 Inicio. Cuando la infraestructura está construida y lista para operar, el gestor solicitará ante AESA, a través del órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General de Transporte, la comprobación de cumplimiento de las normas técnicas para la apertura al tráfico y aportará la siguiente documentación:

- a. Acreditación de la personalidad jurídica del gestor, si es distinto del promotor solicitante.
- b. Estudio técnico aeronáutico en edición final si se ha requerido por AESA en la resolución de cumplimiento de normas técnicas para la autorización establecimiento.

El gestor empleará los formularios de AESA y elaborará la documentación de acuerdo con lo indicado en la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA, disponibles en su página web, y los presentará ante el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, que los remitirá a AESA.

1.2.2 Instrucción. AESA realizará una inspección de supervisión in situ de la infraestructura, salvo que de manera justificada no se estime necesaria. Comunicará al

solicitante la orden específica de actuación, la designación y la diligencia de inicio de inspección y al órgano competente de la comunidad autónoma la fecha de inspección in situ. La comunidad autónoma podrá solicitar a AESA la participación de personal propio como observador. Tras la inspección, AESA requerirá al gestor las subsanaciones que sean necesarias.

AESA y la Comunidad Autónoma de Canarias podrán realizar el seguimiento de la instrucción a través de los grupos de trabajo que se establezcan al efecto, según se indica en la cláusula 5.

1.2.3 Resolución. Corresponde resolver la comprobación de normas técnicas al director de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de AESA, que notificará la resolución al gestor solicitante y al órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte. En la notificación a la comunidad autónoma, AESA incluirá una ficha con las características técnicas de la instalación. Esta ficha consta en la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA.

El plazo para resolver el cumplimiento de normas técnicas previo a la autorización de apertura al tráfico es de seis meses. En los requerimientos de subsanación al solicitante AESA indicará la suspensión del plazo para resolver. Transcurrido el plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá desestimada. La resolución será recurrible en alzada ante la Directora de AESA.

La comunidad autónoma comunicará a AESA la resolución de autorización de apertura al tráfico.

1.2.4 Comunicación a ENAIRE de datos para publicar en la AIP.

El Gobierno de Canarias deberá coordinarse con ENAIRE como proveedor de servicios de información aeronáutica para la comunicación de datos de los aeródromos a la AIP y enviará los datos tras las resoluciones de apertura al tráfico.

2. Comprobación de cumplimiento de normas técnicas previa a las modificaciones.

2.1 Cuestión previa respecto a las modificaciones. Generalmente, los cambios de gestor y las modificaciones estructurales o funcionales de una infraestructura que afecten a las normas técnicas y que se produzcan tras la resolución de cumplimiento de las normas técnicas de apertura al tráfico, requerirán que AESA modifique la resolución de cumplimiento de normas técnicas.

En la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA, constan las orientaciones sobre las modificaciones que pueden afectar.

Las modificaciones requerirán por parte de AESA:

1.º Resolución previa sobre si es necesario o no cambiar la resolución de comprobación de normas técnicas. En caso de que sí se deba cambiar, esta resolución previa indicará, en función de la magnitud de la modificación, si es necesario:

a. modificar tanto la resolución de cumplimiento de normas técnicas para la autorización de establecimiento, como la resolución de cumplimiento de normas técnicas para la autorización de apertura al tráfico, o

b. modificar únicamente la resolución de cumplimiento de normas técnicas para la autorización de apertura al tráfico.

2.º Las propias resoluciones de cambios de las resoluciones de comprobación de normas técnicas.

2.2 Solicitud ante AESA de la resolución previa de la necesidad de cambio. Cuando el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, reciba una solicitud de autorización de cambio, deberá solicitar a

AESA que resuelva previamente si es necesario o no modificar las resoluciones de cumplimiento de las normas técnicas y aportará la siguiente documentación:

- a. Personalidad jurídica del solicitante y datos de contacto.
- b. Solicitud de cambio del interesado.
- c. Memoria descriptiva del cambio.
- d. Resoluciones de autorización de establecimiento, de apertura al tráfico y de cambios anteriores en vigor.

El solicitante empleará los formularios de AESA y elaborará la documentación de acuerdo con lo indicado en la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA, disponibles en su página web, y los presentará ante el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, que los remitirá a AESA, que tramitará la resolución directamente con el solicitante y la notificará al solicitante y al órgano competente de la comunidad autónoma, para lo que tendrá un plazo de 20 días.

La antelación mínima para solicitar la modificación es de un mes antes de la fecha prevista de su puesta en funcionamiento. Según el alcance del cambio es recomendable aumentar el plazo de antelación mínima.

2.3 Solicitud ante AESA de cambio de la resolución de comprobación de las normas técnicas. Para continuar con la tramitación del cambio el órgano competente de la comunidad autónoma deberá solicitar a AESA el cambio de la resolución de cumplimiento de normas técnicas. Para ello deberá aportar la siguiente documentación:

- a. Acreditación de la personalidad jurídica del gestor, si se incluye un cambio de gestor.
- b. Cuando proceda de acuerdo con la naturaleza de la modificación:

1. En caso de que se requieran de acuerdo con el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte:

- i. Nuevo informe o certificado de compatibilidad de espacio aéreo.
 - ii. Nueva resolución de trámite ambiental.

2. Estudio técnico aeronáutico de la modificación.

3. Solicitud, cuando proceda, de medios específicos o alternativos de cumplimiento y estudios aeronáuticos de seguridad asociados.

El solicitante empleará los formularios de AESA y elaborará la documentación de acuerdo con lo indicado en la Guía para la comprobación de normas técnicas de aeródromos de uso restringido de AESA, disponibles en su página web, y los presentará ante el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, que los remitirá a AESA.

2.3 Instrucción y resolución del cambio. En caso de que AESA haya resuelto afirmativamente a la necesidad de modificar la resolución, existen dos supuestos:

2.3.1 En el caso en que la resolución de necesidad del cambio indique que es suficiente una única resolución de cumplimiento de normas técnicas para la apertura al tráfico:

- a. En caso de que no se hayan aportado los documentos indicados en 2.3.b. de este epígrafe, este requisito será subsanable a requerimiento de AESA.

- b. AESA realizará una supervisión de la documentación aportada. Requerirá directamente al solicitante las subsanaciones que sean necesarias.

AESA y el Gobierno de Canarias podrán realizar el seguimiento de la instrucción a través de los grupos de trabajo que se establezcan al efecto, según se indica en la cláusula 5.

c. Resolución. Corresponde resolver al director de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de AESA, que notificará la resolución al solicitante y al órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte. En la notificación a la comunidad autónoma, AESA incluirá una ficha con las características técnicas de la instalación modificada.

El plazo para resolver es de seis meses. En los requerimientos de subsanación al solicitante, AESA indicará la suspensión del plazo para resolver. Transcurrido el plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá desestimada.

2.3.2 En el caso en que la resolución de necesidad del cambio indique que es necesario modificar las resoluciones de cumplimiento de normas técnicas de establecimiento y apertura al tráfico, se procederá para la resolución de establecimiento de acuerdo con lo establecido en los puntos 1.1.2 y 1.1.3 y para la resolución de apertura al tráfico de acuerdo con los puntos 1.2.2 y 1.2.3.

3. Expedientes en curso.

AESA y el Gobierno de Canarias, acuerdan continuar con la tramitación de los expedientes de autorización de establecimiento, de apertura al tráfico o de cambio que están iniciados con fecha anterior a la firma de este convenio.

A tal fin, AESA, remitirá a la mayor brevedad los expedientes al órgano competente, la Dirección General competente en materia de Transporte, y este a su vez solicitará a aquella los informes o certificados de compatibilidad de espacio aéreo para cuya emisión AESA realizara la comprobación de las normas técnicas, conforme a lo establecido en la cláusula tercera puntos 1 y 2.

El órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, solicitará los informes o certificados de compatibilidad de espacio aéreo que sean necesarios.

4. Inspección aeronáutica.

AESA cuenta con un plan de inspección de aeródromos de uso restringido para la comprobación del mantenimiento de las condiciones de seguridad operacional establecidas en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre (Plan de Inspección de Control Normativo). De acuerdo con este plan, se establece anualmente un programa de inspecciones en el que se incluyen las infraestructuras de acuerdo con criterios de exposición a los peligros de las operaciones. Este plan abarca todos los aeródromos en los que corresponde a AESA la inspección aeronáutica.

4.1 Programa de inspección. AESA elaborará, conforme a su procedimiento, el programa de inspección anual e informará al órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, de las infraestructuras de su competencia que serán inspeccionadas. Esta información se enviará preferentemente en el mes de noviembre o en todo caso con un mes de antelación a la fecha de aprobación por AESA del programa de inspección.

El órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte, en un plazo de quince días, podrá remitir un informe en el que indique si considera que hay algún criterio para modificar el programa de inspección anual en lo referente a las infraestructuras de su competencia.

AESA podrá tener en cuenta este informe a efectos de la revisión del programa de inspección anual. El programa de inspección anual se remitirá a la comunidad autónoma una vez aprobado.

4.2 Ejecución de las inspecciones y subsanación. AESA comunicará al inspeccionado la designación y la comunicación de inicio de inspección e informará de la fecha a la comunidad autónoma, que podrá decidir si uno de sus técnicos estará presente durante la inspección in situ.

AESA notificará al inspeccionado y a la comunidad autónoma el acta con el resultado de la inspección y el final del proceso de subsanación y su cierre.

AESA y la comunidad autónoma podrán realizar el seguimiento de la instrucción a través de grupos de trabajo, según se indica en la cláusula 5.

5. Sanción.

AESA notificará a la comunidad autónoma los acuerdos de inicio de procedimiento sancionador a los gestores de aeródromos de su competencia, así como la resolución sancionadora, y en su caso, la del recurso o la de la Sentencia que lo resuelva.

6. Aeródromos eventuales.

Cuando una comunidad reciba una solicitud de uso de un aeródromo eventual, conforme al artículo 16 del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, deberá autorizar el uso de la siguiente manera:

a. Para autorizar el uso bastará con informar a AESA de su localización y su periodo de operación.

b. Si además el aeródromo se encuentra dentro de una zona controlada, restringida o peligrosa, o dentro de la zona de afección de otra infraestructura aeronáutica, con carácter previo a la autorización de uso se recabará por parte de la comunidad autónoma el informe o certificado de compatibilidad, de acuerdo con los artículos 12 y 14 de Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto.

7. Seguimiento del Plan de Regularización de Infraestructuras Aeronáuticas de interés público.

El Gobierno de Canarias y AESA acuerdan dar seguimiento al Plan de regularización de infraestructuras aeronáuticas de interés público. Se mantendrán las reuniones de trabajo y se tramitarán los expedientes de autorización de acuerdo con este convenio, correspondiendo por tanto a AESA resolver sobre cumplimiento de normas técnicas y a la comunidad autónoma solicitar las compatibilidades de espacio aéreo, realizar los trámites ambientales y resolver el establecimiento y apertura al tráfico.

Cuarta. Obligaciones económicas.

Las actuaciones previstas en el presente convenio no generarán gasto ni darán lugar a contraprestación económica alguna entre las partes firmantes, por lo que no presenta impacto económico cuantificable.

Quinta. Comisión de seguimiento y grupos de trabajo.

1. Comisión de seguimiento.

1.1 Se creará una Comisión de seguimiento de las actuaciones de este convenio. Se compondrá por un máximo de dos representantes de cada parte, nombrados por la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil y el órgano competente de la comunidad autónoma, la Dirección General competente en materia de Transporte.

1.2 La Comisión contará con un presidente con voto de calidad y un secretario con voz y voto. Ambos serán elegidos por bienios de manera alternativa entre los miembros de la Comisión. Podrán incorporarse cualesquiera otros técnicos sin derecho a voto.

1.3 La Comisión se reunirá a instancia de cualquiera de las partes y, al menos, una vez al año.

1.4 La Comisión de seguimiento se regirá en cuanto a su funcionamiento y régimen jurídico, respecto a lo no establecido expresamente en la presente cláusula, por lo dispuesto en la sección Tercera del capítulo segundo del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

2. Grupos de trabajo.

Se establecerán grupos de trabajo formados por especialistas de ambas partes para la facilitar cooperación técnica y el desarrollo de los trabajos.

Estos grupos serán designados por la Comisión y responderán ante ella.

Como parte de los grupos de trabajo podrán realizarse talleres para que todos los participantes conozcan la normativa aplicable, el contenido del convenio y las formas de colaboración.

Sexta. *Formación.*

El personal técnico del Gobierno de Canarias, independientemente de su sistema de adscripción al órgano competente, podrá participar si así lo solicita en los cursos impartidos dentro del Plan Anual de Formación Interna de AESA.

Séptima. *Naturaleza jurídica y legislación aplicable.*

El presente convenio es de carácter administrativo y se regulará por lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y de conformidad con el artículo 7 letra ñ) del DECRETO 11/2019, de 11 de febrero, por el que se regula la actividad convencional y se crean y regulan el Registro General Electrónico de Convenios del Sector Público de la Comunidad Autónoma y el Registro Electrónico de Órganos de Cooperación de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, la posibilidad de aplicar los principios previstos en la legislación estatal en materia de contratos del sector público a los efectos de resolver las dudas y lagunas que pudieran surgir en relación con la interpretación y aplicación del convenio.

Octava. *Resolución de conflictos e incumplimientos y jurisdicción competente.*

1. Los conflictos sobre la interpretación, ejecución e incumplimientos de este convenio serán resueltos por la Comisión Mixta.

2. En caso de que la Comisión Mixta no pueda resolver, las partes se someten al orden jurisdiccional de lo contencioso-administrativo.

Novena. *Régimen de modificación.*

De acuerdo con el artículo 49.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, la modificación del convenio requerirá acuerdo unánime de los firmantes. La modificación exigirá la suscripción de una adenda de modificación que se tramitará conforme a lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Décima. *Plazo de vigencia.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, el presente convenio resultará eficaz una vez sea inscrito en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público Estatal. Asimismo, se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de Canarias», de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20.1 y 20.2 del Decreto 11/2019, así como en el artículo 29.2 de la Ley 12/2014, de 26 de diciembre, de transparencia y de acceso a la información pública.

2. La vigencia de este convenio será de cuatro años. Antes de la finalización de la vigencia del convenio, las partes podrán acordar, expresamente y por escrito, su prórroga por un período adicional de hasta cuatro años.

3. La prórroga del convenio se tramitará conforme a lo dispuesto en la Ley 40/2015, resultando eficaz una vez se inscriba en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del Sector Público Estatal.

Undécima. *Causas de extinción.*

1. De acuerdo con artículo 51 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, serán causas de extinción de este convenio el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o la concurrencia de las causas de resolución indicadas en el artículo.

Los efectos del cumplimiento y la resolución del convenio se registrarán por lo previsto en el artículo 52 de la Ley 40/2015.

2. Asimismo, el convenio se podrá resolver por denuncia expresa de cualquiera de las partes con una notificación a la otra parte un año antes de la fecha en la que se pretenda que la resolución surta efecto.

3. En caso de resolución del convenio, si quedan actuaciones en ejecución, las partes, a propuesta de la Comisión Mixta, podrán acordar la continuación y terminación estableciendo un plazo improrrogable.

4. El presente convenio quedará resuelto automáticamente por imposibilidad sobrevenida de cumplir su finalidad.

Duodécima. *Protección de datos.*

1. Las partes se comprometen a tratar los datos personales que les sean comunicados en virtud del deber de colaboración entre Administraciones Públicas contenido en los artículos 141 y 142 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de conformidad con los principios contenidos en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales y en la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016 relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos, traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.

Más concretamente, se comprometen a no hacer uso de ellos para finalidad cualquiera distinta de la que constituye el objeto del presente convenio, a no comunicarlos a terceros salvo que lo exija una disposición legal, a conservarlos de manera segura por el tiempo indispensable para el cumplimiento de la finalidad declarada, a destruirlos cuando ya no resulte necesario su tratamiento y a comunicar tan pronto como sea posible a los respectivos responsables del tratamiento, cualquier violación de su seguridad.

2. Las partes se comprometen a mantener la confidencialidad de todos los datos e informaciones facilitados entre ellas y que sean concernientes a la ejecución del objeto del presente convenio, no revelarlos de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del presente convenio, salvo en casos y mediante la forma legalmente previstos.

3. Se establece como puntos de contacto:

– AESA: aerodromos.aesa@seguridadaerea.es.

– Gobierno de Canarias: aereo.transporte@gobiernodecanarias.org.

Y, en prueba de conformidad y para la debida constancia de todo lo convenido, las partes firman el presente convenio electrónicamente, tomándose como fecha de formalización del presente documento la fecha del último firmante.–Por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Directora, Montserrat Mestres Domènech.–Por el Gobierno de Canarias, el Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad, Pablo Rodríguez Valido.