

NO RESTRINGIDO

**GUIA**

# **GUÍA PARA LA TRAMITACIÓN DE ACTUACIONES EN EL ENTORNO AEROPORTUARIO CON AFECCIÓN A LOS ÁMBITOS DE RIESGO**

<b>REGISTRO DE EDICIONES</b>			
<b>EDICIÓN</b>	<b>Fecha de EDICIÓN</b>	<b>Fecha de APLICABILIDAD</b>	<b>MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO</b>
1.1	02/07/2015	02/07/2015	Creación AESA

<b>ANEXOS</b>		
<b>CÓDIGO del ANEXO</b>	<b>TÍTULO</b>	<b>Edición</b>
<b>CÓDIGO</b>	TITULO DEL ANEXO	*

\* Se aplica la Última Edición en vigor.

<b>FORMATOS</b>		
<b>CÓDIGO del FORMATO</b>	<b>TÍTULO</b>	<b>Edición</b>
<b>CÓDIGO</b>	TITULO DEL FORMATO	*

\* Se aplica la Última Edición en vigor

## Índice de Contenidos

<b>1</b>	<b>OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SECUENCIA DE ACTUACIONES .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>FLUJOGRAMA.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>ANEXO 1. MODELO GENERAL DE COMUNICACIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>ANEXO 2. TRASLADO A AESA.....</b>	<b>13</b>

## 1 OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

El objeto de este documento es establecer la metodología a seguir por parte del Gestor Aeroportuario cuando se identifiquen riesgos en el entorno aeroportuario, cuyo origen sea el desarrollo de **alguna actividad por parte de entidades y/o particulares<sup>1</sup> ajenos al aeropuerto, que puedan afectar a la seguridad aérea del aeropuerto**, como forma de asegurar que se efectúen consultas con respecto a las actividades humanas y al uso del suelo, de conformidad con el artículo 9 del REGLAMENTO (UE) N° 139/2014 DE LA COMISIÓN, y se identifiquen y analicen los riesgos para la seguridad derivados de dichas actividades y se establezcan las medidas necesarias.

Por tanto, la presente guía será de aplicación a aquellas actividades relacionadas con:

- Fuegos artificiales y/o farolillos u otras luces peligrosas que puedan inducir a confusión o error,
- Superficies reflectantes que puedan causar deslumbramientos,
- Fuentes de radiación no visible o presencia de objetos (móviles o fijos) que puedan interferir o afectar negativamente al funcionamiento de las comunicaciones aeronáuticas o los sistemas de navegación y vigilancia,
- Aeromodelismo y drones,
- Focos de atracción de aves (plantaciones, regadíos, vertederos, áreas de agua,...)
- Actividades deportivas como kitesurf, velas, vuelos de parapente o paramotor, y

en general, a aquellas que afecten de forma directa a la seguridad del entorno aeroportuario.

Quedarán fuera del ámbito de aplicación de este documento, aquellas actividades cuya afección esté directamente relacionada con la presencia de obstáculos físicos no incluidos en el listado anterior, que se produzcan en espacios y zonas afectados por las servidumbres aeronáuticas, y con el uso de rayos láser de forma aislada, que se tramitarán conforme a los cauces establecidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) a tal efecto.

En este sentido, el Gestor Aeroportuario, sujeto a las obligaciones contenidas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, entre las cuales se encuentra asegurar la continuidad del uso en adecuadas condiciones de seguridad del aeropuerto que gestiona, será responsable de la supervisión, evaluación preliminar y mitigación de riesgos, así como también de liderar el proceso de coordinación y consultas con las entidades y/o particulares responsables del riesgo, así como con otros organismos<sup>2</sup> que directa o indirectamente puedan ejercer alguna influencia sobre estos riesgos (administraciones generales y locales, tales como autoridades medioambientales, diputaciones, ayuntamientos, etc., proveedores de servicios de navegación aérea, empresas, particulares, etc.), y llegado el caso con AESA, al objeto de garantizar que todos los implicados que tengan responsabilidades en la protección de los alrededores de los aeropuertos realicen sus funciones, según sus competencias, para cumplir con sus obligaciones.

Para alguna de las actividades citadas, incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Guía, la secuencia de actuaciones que se describe a continuación puede requerir una especial coordinación entre el Gestor Aeroportuario y el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea. En tales casos debería articularse dicha coordinación a través de un procedimiento, que se incluiría en el Manual de Aeropuerto y, en el marco del mismo, será objeto de inspección por parte de AESA.

<sup>1</sup>entidades y/o particulares: en el presente documento referidos como a los responsables de la generación de riesgo con afección a la seguridad aérea del aeropuerto

<sup>2</sup>organismos: referidos en el presente documento como a los responsables que directa o indirectamente puedan ejercer alguna influencia sobre este riesgo, por ejemplo administraciones generales y locales, tales como autoridades medioambientales, diputaciones, ayuntamientos, etc., proveedores de servicios de navegación aérea, empresas, particulares, etc.

## **2 SECUENCIA DE ACTUACIONES**

### **2.1. Identificación de la actuación y análisis preliminar**

El Gestor Aeroportuario, en el marco del desarrollo de su Sistema de Gestión de Seguridad, en ocasiones podrá identificar riesgos en el entorno del aeródromo cuyo origen sea ajeno a su propia gestión pero que sin embargo, afecten de forma directa a la seguridad operacional y que por lo tanto, sean objeto de estudio y seguimiento.

Del mismo modo, el Gestor deberá tomar en consideración aquellas actuaciones de riesgo que hayan sido identificadas y notificadas a través de otras fuentes, por ejemplo:

- La propia empresa/entidad<sup>1</sup>
- Denuncias de particulares,
- Sistema de Notificación de Sucesos (SNS),
- Inspecciones de AESA, y

en general, cualquier otra fuente que haya permitido identificar estas situaciones de riesgo.

Cuando AESA, tenga constancia a través de fuentes ajenas al Gestor Aeroportuario del desarrollo de alguna actuación o actividad exterior con afección a la seguridad operacional en un aeródromo concreto, lo notificará, a través de la *Unidad SMS* de la *Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea*, a los responsables del aeródromo, para que procedan, en lo que respecta a la misma, según se indica en el presente documento.

Durante esta primera fase de identificación, el Gestor Aeroportuario recopilará toda la información inicial necesaria, identificando las entidades y/o particulares responsables de la actuación objeto de estudio, y realizando un **análisis preliminar de la afección** tan pronto como el Gestor tenga conocimiento del mismo y en todo caso, tras eventos de especial relevancia en seguridad operacional conforme a lo establecido en el apartado 6.1.8.4 de la “Instrucción técnica general para la elaboración del sistema de gestión de seguridad operacional”, y para actividades o situaciones futuras antes de que éstas tengan lugar.

Cuando el Gestor Aeroportuario determine, tras el análisis inicial, que la actividad detectada no supone un riesgo para la seguridad, éste procederá al archivo de toda la documentación recopilada y dará por concluido el proceso, debiendo guardar el expediente documentado durante al menos tres años. En caso de haber recibido por la entidad/particular<sup>1</sup> comunicación sobre la actividad previamente a su realización, el Gestor deberá notificar a la misma su no afección a la seguridad antes de que ésta se realice.

En caso contrario, actuará según la presente guía y pasará a la realización de una Gestión de Riesgos y a la coordinación con entidades, particulares y organismos ajenos al Gestor.

## **2.2. Realización de Gestión de Riesgos y coordinación con entidades, particulares y organismos ajenos al Gestor**

### **2.2.1. Gestión de Riesgos**

Tras la fase de identificación, y una vez realizado el análisis preliminar que concluya que la actividad detectada supone un riesgo para la seguridad, el Gestor Aeroportuario activará, realizará y documentará, conforme al procedimiento que haya establecido en el marco de su Sistema de Gestión de Seguridad, una **Gestión de Riesgos** asociada a la actuación origen de la afección, identificando los peligros asociados, analizando los factores contribuyentes y condicionantes a tener en cuenta y definiendo los riesgos a la operación aeronáutica que se derivan, para su evaluación y clasificación. Deberán priorizarse y agilizarse las gestiones de riesgos en los casos de afección preliminar a la seguridad operacional elevada.

En la Gestión de Riesgos quedará definida y analizada la duración de la actividad detectada como origen del problema, y la exposición al riesgo de la operación aeronáutica existente en el aeropuerto.

Una vez evaluados y clasificados los riesgos, deberán definirse medidas mitigadoras con el objetivo, en primer lugar, de garantizar adecuados niveles de seguridad y, en segundo lugar, si las medidas son eficaces, alcanzar los niveles de seguridad existentes en las condiciones previas a la aparición de la actividad origen del problema.

En este sentido, se determinará el plan de implantación y seguimiento de las medidas mitigadoras/correctoras a adoptar durante la existencia de la situación de riesgo, definiendo el o los responsables de su implantación y los plazos de seguimiento de las mismas.

Entre las medidas mitigadoras a definir y adoptar, además de las que puedan proponerse desde el punto de vista de actuación sobre la infraestructura y otras de competencia de los servicios aeroportuarios, deberá incluirse también del siguiente tipo:

- a) Medidas con potencial impacto en la regularidad de las operaciones en general, como sería la modificación de franjas horarias de operación, o modificaciones estacionales si es el caso, con el objeto de reducir al mínimo la exposición al riesgo ocasionado.
- b) Si es el caso, propuesta de restricciones operacionales parciales, con el objeto de evitar el riesgo.
- c) Medidas de actuación en el origen de la actividad causante del riesgo, en las que podrá requerirse coordinación con terceras entidades, y llegado el caso, traslado a AESA de la situación.

A la hora de indicar plazos de inicio de implantación y de duración de las medidas del tipo a), b), dichos plazos pueden condicionarse a parámetros identificables y medibles de evolución de la afección al riesgo de la actuación o actividad origen del problema, y condicionarse su implantación y ejecución a la consecución de la propuesta de medidas definidas en el apartado

c). En cualquier caso, todos los plazos de fecha de inicio y de duración de las medidas mitigadoras deben garantizar el mantenimiento de adecuados niveles de seguridad.

El Gestor Aeroportuario deberá disponer de registros y evidencias documentales del desarrollo de esta fase en el expediente que se haya abierto sobre el riesgo objeto de estudio y seguimiento.

### 2.2.2. Coordinación con entidades, particulares y organismos ajenos al Gestor

Paralelamente a la realización de la Gestión de Riesgos, el Gestor Aeroportuario pondrá en conocimiento de las entidades y/o particulares<sup>1</sup> responsables de la actuación, así como de los organismos<sup>2</sup> que sean necesarios, en función de la naturaleza del riesgo detectado, la situación generada y su afección a la seguridad, y en los casos de tener conocimiento previo de la misma, esta notificación inicial deberá realizarse antes de que se lleve a cabo la actividad.

Si el Gestor lo estima oportuno, para la realización de la Gestión de Riesgos podrá solicitar el apoyo y/o opinión de estos entes. En todo caso, comunicará las medidas y/o actuaciones mitigadoras que se deriven de la Gestión y sean competencia de dichas entidades/particulares<sup>1</sup> y organismos<sup>2</sup>, y, si procede, **los instará a adoptar medidas que solucionen la situación**. A tal efecto, en el Anexo 1 del presente documento se presenta un modelo general de comunicación, que incluye las normas de referencia y resalta algunos puntos de interés que el Gestor podrá considerar a la hora de gestar su comunicación a los entes ajenos al aeropuerto.

Tras la notificación inicial, el Gestor Aeroportuario iniciará un proceso de **Coordinación con el territorio, esto es, con entidades/particulares<sup>1</sup> y organismos<sup>2</sup> implicados**, que desarrollará, a través del envío de comunicados, notificaciones y a través de la convocatoria de reuniones de coordinación que permitan aunar soluciones a la situación de riesgo generada. El Gestor dejará constancia documental de los escritos enviados/recibidos y del desarrollo de las reuniones realizadas mediante actas y procederá al archivo de cualquier tipo de comunicación y coordinación entre los implicados en el proceso.

Asimismo, el Gestor deberá, mediante todos los medios de los que disponga, garantizar una adecuada y eficiente coordinación, y llegado el caso, no pudiendo garantizarla, habiendo agotado la vía de la coordinación sin que se haya solucionado la situación generada, dar traslado a AESA esta circunstancia de forma justificada y documentada según lo que se indica en el apartado 2.5.

Esta fase de coordinación se extenderá a lo largo de todo el proceso, tanto para la definición de medidas como para su implantación y seguimiento, y quedará registrada y documentada de forma que se disponga de una traza documental de esta fase en el expediente correspondiente.

### 2.3. Notificación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Tras el desarrollo de la Gestión de Riesgos, el Gestor Aeroportuario notificará la situación detectada a AESA, en concreto a la *Unidad SMS* de la *Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea*, a la que remitirá la Gestión de Riesgos realizada y el plan de seguimiento e implantación desarrollados.

Esta comunicación se realizará por medios electrónicos a través del correo electrónico *aerodromos.aesa@seguridadaerea.es*.

AESA revisará la Gestión de Riesgos y, si procede, realizará al Gestor Aeroportuario los comentarios y observaciones necesarias sobre dicha Gestión de Riesgos.

### 2.4. Periodo de implantación y seguimiento de medidas mitigadoras.

Una vez realizada la Gestión de Riesgos, el Gestor Aeroportuario procederá a la implantación de las medidas mitigadoras establecidas y comprobará según los hitos de control fijados en el plan de implantación su grado de cumplimiento.

A lo largo de toda la fase de implantación y seguimiento el Gestor Aeroportuario recopilará los registros y evidencias documentales que estime necesarias para garantizar la correcta adopción de las medidas establecidas.

### 2.5. Evaluación del periodo de implantación y seguimiento de medidas mitigadoras

#### a. Evaluación negativa: Traslado a AESA

Si durante el periodo de seguimiento se detectase que aquellas medidas correspondientes a las entidades/particulares<sup>1</sup> u organismos<sup>2</sup> ajenos al aeropuerto no están siendo implementadas de forma correcta, o bien si la actuación de riesgo se alarga más allá del periodo establecido de forma injustificada, el Gestor del **aeropuerto elevará dicha circunstancia a las instancias superiores de su organización para que éstas den traslado a AESA de la situación.**

Para dar traslado a AESA, será imprescindible acreditar que los mecanismos de coordinación con entidades/particulares<sup>1</sup> u organismos<sup>2</sup> ajenos al Gestor responsables de la actuación han resultado ineficaces para la mitigación o cese del riesgo, para lo cual será preciso aportar, al menos:

- Actas de reunión, comunicados, etc. a las entidades y/o particulares responsable de la actividad.
- Comunicados a los organismos que directa o indirectamente puedan ejercer alguna influencia sobre estos riesgos.
- Todos aquellos que el Gestor aeroportuario considere relevantes.



Recibida dicha solicitud, AESA analizará la situación y valorará el inicio de expedientes administrativos que se consideren oportunos amparados por la Ley 21/2003, Ley 30/1992, Real Decreto 98/2009, Decreto 584/1972 y normativa comunitaria de aplicación.

La solicitud se realizará mediante la cumplimentación y entrega a AESA, de la correspondiente solicitud (Ver Anexo 2), acompañada del expediente que incluya todos los registros y documentos que evidencien que se ha llevado a cabo el proceso de Coordinación con el territorio y las entidades externas implicadas correspondientes, y el grado el cumplimiento por éstas del plan de implantación de medidas establecido.

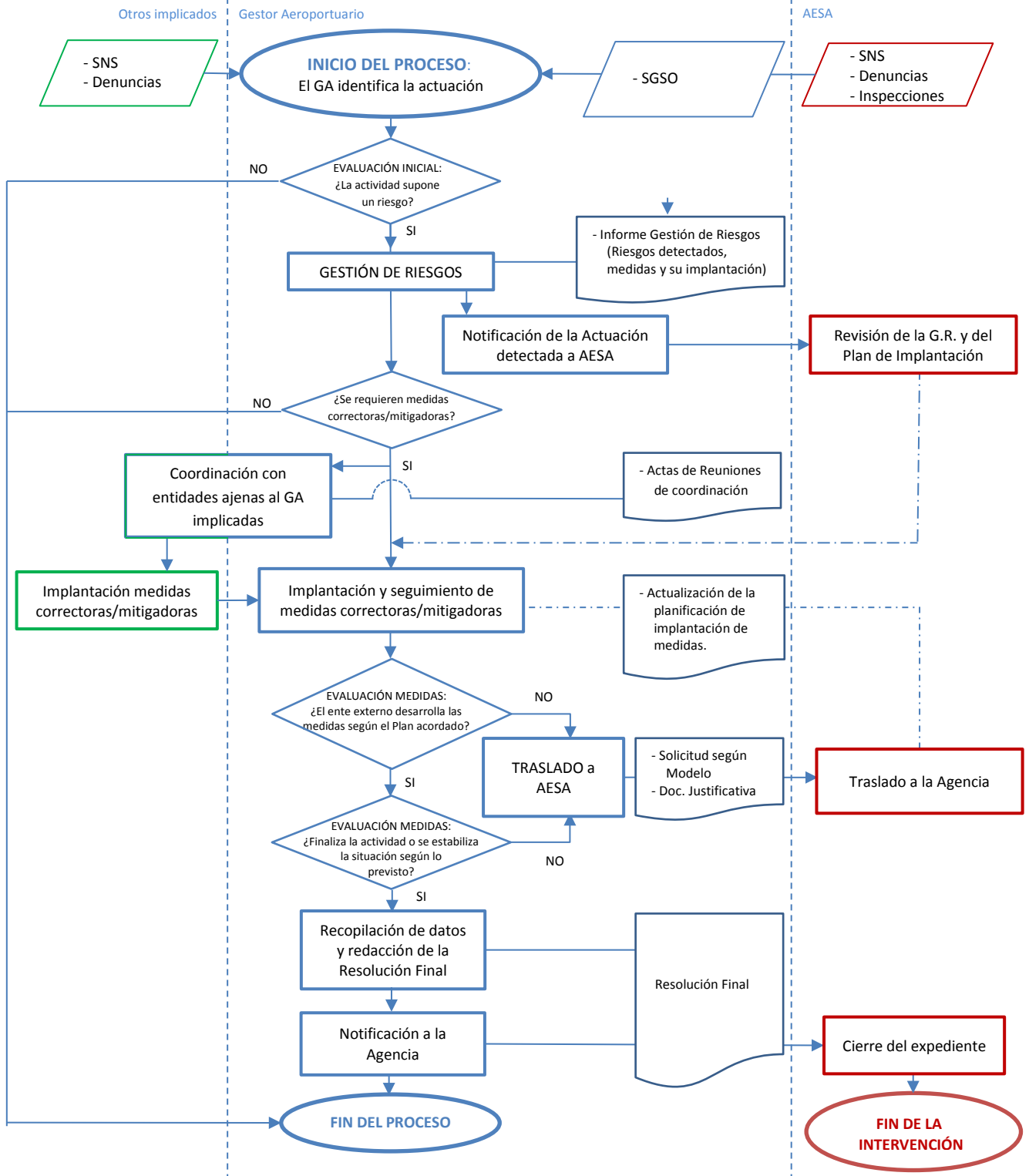
Durante el período de traslado a AESA, el Gestor Aeroportuario adaptará el plan de medidas mitigadoras a la nueva situación y mantendrá su seguimiento en el tiempo hasta que se considere que la evaluación es positiva.

b. Evaluación positiva: Resolución final

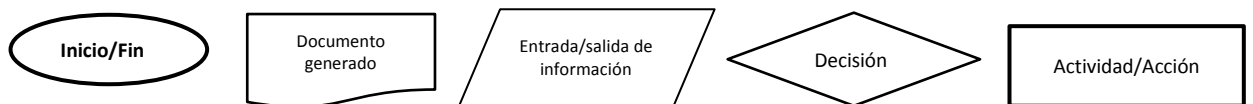
Una vez adoptadas las medidas mitigadoras según lo previsto y finalizada o controlada la actuación origen del riesgo, el Gestor Aeroportuario redactará una Resolución Final que remitirá a AESA. Dicho documento recopilará aquellas evidencias documentales que demuestren el cumplimiento del plan de implantación y seguimiento definido por el Gestor y además, aquellas que garanticen que todo el proceso se ha desarrollado conforme a lo establecido en el presente documento.

En todo caso, en el expediente que se haya abierto sobre el riesgo objeto de estudio y seguimiento, debe ser guardado durante al menos tres años.

## 3 FLUJOGRAMA



### LEYENDA



#### 4 ANEXO 1. MODELO GENERAL DE COMUNICACIÓN

[Destinatario]

Fecha: \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_

ASUNTO: Comunicación de actividad con afección a la seguridad aérea del Aeropuerto de \_\_\_\_\_

La Dirección del Aeropuerto de \_\_\_\_\_ ha tenido conocimiento de \_\_\_\_\_ [descripción de la actividad y de la fuente de información].

El Aeropuerto de \_\_\_\_\_ ha llevado a cabo una Gestión de riesgos en el que se ha examinado la problemática que la actividad descrita anteriormente supone para el Aeropuerto.

Dicho análisis arrojó como resultado la existencia de potenciales **riesgos para la actividad aérea**, a menos que se establezcan restricciones operativas y otras medidas correctoras/mitigadoras que alteran la operativa habitual del aeropuerto con las consecuencias que éstas suponen para el mismo.

[A continuación se describirá el marco normativo relativo al incumplimiento detectado, incluyendo los apartados y añadiendo las referencias que se estimen oportunos en cada caso específico]

A fin de asegurar la continuidad del uso en adecuadas condiciones de seguridad del Aeropuerto, dado que la actividad mencionada, como ha quedado constatado, supone un riesgo para el tráfico aéreo del Aeropuerto, se considera **necesario limitar las actuaciones descritas, adoptando las siguientes medidas:**

[Describir las medidas a adoptar por la entidad a la que se dirige la comunicación]

En este sentido se informa de que:

Existen preceptos legales<sup>1</sup> que protegen la seguridad aérea mediante la adopción de las *medidas oportunas* al objeto de *prohibir, limitar o condicionar actividades* que se ubiquen dentro de servidumbres aeronáuticas y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas;

En caso de no adoptarse las medidas propuestas y persistir el riesgo para el tráfico aéreo del Aeropuerto, se puede incurrir en una vulneración de la legislación aeronáutica vigente calificables de *infracción administrativa*, según la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, susceptible de ser sancionada con una multa de 90.001 a 225.000 euros.

Lo que se comunica para conocimientos y efectos oportunos.

[FIRMA]

---

<sup>1</sup> Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea

Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común

Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica

Reglamentos Comunitarios de aplicación

Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, por el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, precepto legal, el citado artículo 10 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, en la redacción dada por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril de servidumbres aeronáuticas, artículo 10: "*Servidumbre de limitación de actividades*. La superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres aeronáuticas queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, podrán prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades..."

## 5 ANEXO 2. TRASLADO A AESA

Agencia Estatal de Seguridad Aérea  
Unidad de Supervisión de SMS de Aeropuertos y  
Gestión del Cambio

Fecha: \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_

ASUNTO: Actuaciones en el entorno aeroportuario con afección a la seguridad aérea

La Dirección del Aeropuerto de \_\_\_\_\_ ha detectado el desarrollo en el entorno del aeropuerto de \_\_\_\_\_ *[descripción de la actividad y de la fuente de información]*.

Tras haber realizado una Gestión de Riesgos cuyo resultado determinó la existencia de **riesgos para la actividad aérea**, el Gestor Aeroportuario ha procedido a establecer una serie de restricciones operativas y otras medidas correctoras/mitigadoras que han supuesto una alteración de la operativa habitual del mismo con las consecuencias que esto supone. Asimismo, el Aeropuerto procedió con fecha \_\_\_\_\_ a notificar a \_\_\_\_\_, entidad/particular responsable de la actividad de riesgo detectada, los peligros que su actividad conlleva para el aeropuerto y la ha instado a la adopción de las siguientes medidas:

*[A continuación se describirán las medidas solicitadas a la entidad/particular ajena al Aeropuerto]*

Cumplidos los plazos establecidos, la actividad origen del riesgo se ha mantenido en el tiempo sin que se hayan adoptado por parte la organización responsable las medidas establecidas, por lo que se mantienen las restricciones operativas adoptadas, situación que debe solventarse a la mayor brevedad posible por su afección a la operación y regularidad del Aeropuerto.

Por todo ello, D<sup>o</sup>/a \_\_\_\_\_ *[indicar nombre]*, \_\_\_\_\_ *[indicar cargo del responsable superior de la organización del Gestor Aeroportuario que realiza la solicitud]* de la organización \_\_\_\_\_ *[indicar nombre de la organización]*, **da traslado a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** como Autoridad Competente en materia de Seguridad Aérea para actuar frente a la presente situación.

Se adjuntan a la presente solicitud, las evidencias documentales que avalan el cumplimiento por parte de \_\_\_\_\_ *[Nombre del Gestor Aeroportuario]* de la “Guía para la Tramitación de Actuaciones en el Entorno Aeroportuario con Afección a los Ámbitos de Riesgo”, que AESA ha desarrollado para estos casos.

Los documentos adjuntos son:

*Se listarán los documentos remitidos. Como mínimo se incluirán:*

- *Gestión de Riesgos y documentación complementaria*
- *Actas de reunión, comunicados, etc. a las entidades y/o particulares responsable de la actividad.*
- *Comunicados a los organismos que directa o indirectamente puedan ejercer alguna influencia sobre estos riesgos.*
- *Todos aquellos que el Gestor aeroportuario considere relevantes.*

En cualquier caso, quedamos a disposición de AESA para la remisión de cualquier otra información o documentación que la Agencia considere relevante durante el desarrollo del proceso que se inicie a partir de la presente solicitud.

[FIRMA]