



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/8111

28/08/2024

22943

AUTOR/A: ARMAS GONZÁLEZ, Aniceto Javier (GPlural)

RESPUESTA:

Desde que Aena tuvo conocimiento del incidente al que se hace referencia en esta iniciativa parlamentaria relativo a una incursión en pista en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, y de acuerdo con lo establecido en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en vigor en el aeropuerto, el gestor aeroportuario, en coordinación con el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ENAIRE) y con el proveedor de servicios al que pertenecen los trabajadores involucrados en el mismo, está llevando a cabo una investigación que permita aclarar lo sucedido.

El desarrollo de la misma incluye, entre otros aspectos, la recopilación de la información disponible en los partes aeroportuarios y del control de tráfico aéreo (ATC), los testimonios del personal involucrado en este incidente, la obtención de las evidencias de formación de los implicados, la visualización de las imágenes y trazas de radar, así como la solicitud de cualquier información que se considere necesaria para la completa aclaración del suceso desde el punto de vista de la Seguridad Operacional.

En la actualidad esta investigación se encuentra en curso por lo que no se dispone todavía de las conclusiones sobre la misma.

En cuanto a la comunicación del incidente a la Guardia Civil y la participación o el papel de esta institución en su investigación, hay que indicar que la comunicación y análisis de los incidentes y accidentes que se produzcan está establecido en el PO-13 Procedimiento de comunicación de accidentes o incidentes en el lado aire de este aeropuerto, siendo las normas de actuación en estos casos las siguientes:

1. De forma inmediata a que se produzca, el incidente/accidente se deberá notificar al Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) del aeropuerto de forma telefónica y, en caso necesario, se solicitará la presencia de los servicios



médicos o del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) del aeropuerto.

2. El CGA avisará al Coordinador de Operaciones del Área de Movimiento (COAM), que acudirá al lugar del incidente/accidente. En caso necesario lo señalará convenientemente y levantará acta-informe.
3. El COAM solicitará la presencia de la Guardia Civil para la realización de las pruebas necesarias a fin de determinar una posible intoxicación etílica del personal involucrado en el incidente/accidente. En el caso de que el resultado fuera positivo, la Guardia Civil y el COAM actuarán según lo establecido en el procedimiento PO-32A Control de consumo de alcohol en zona restringida del recinto aeroportuario.
4. A criterio de la Guardia Civil, esta podrá realizar también el control de consumo de drogas a las personas involucradas en el incidente/accidente, de acuerdo con lo estipulado en el procedimiento PO-32B Control de consumo de drogas en zona restringida del recinto aeroportuario.
5. Adicionalmente, si en el incidente/accidente existieran heridos graves y/o fallecidos, la Guardia Civil determinará la necesidad de realizar el atestado correspondiente.

En el incidente objeto de la iniciativa parlamentaria fue la propia Guardia Civil la que solicitó información, acudiendo a los responsables de la División de Operaciones del aeropuerto. El COAM que estaba de turno informó a los agentes de que el incidente estaba siendo investigado según lo recogido en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del aeropuerto, tras lo cual la Guardia Civil no continuó con la investigación ni emitió informe sobre este asunto.

Por otro lado, es necesario destacar que el Programa Nacional de Seguridad en la Aviación Civil, en su última versión que se encuentra en vigor desde el 1 de febrero de 2024, elaborado y publicado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), y de aplicación obligatoria a toda la aviación civil en España (trasponiendo la normativa europea), incluye en su Capítulo 15 las actuaciones a realizar en caso de “Interferencia ilícita”, entendiéndose por tal cualquier acto o tentativa que comprometa la seguridad en la aviación civil.

En particular, indica expresamente que cualquier organismo o dependencia que pueda tener información sobre un posible acto de interferencia ilícita adoptará las medidas de alerta e información que se recogen en las instrucciones de seguridad del Programa Nacional de Seguridad. Dentro del ámbito de alerta e información, la responsabilidad de las actuaciones de seguridad (Security) en la zona corresponde a la Guardia Civil, cuerpo que



tiene asignada la competencia material de custodia de los aeropuertos de acuerdo con la Ley Orgánica 2/86 de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Por lo tanto, una vez que la Guardia Civil tiene conocimiento de este tipo de situaciones y del posible incumplimiento de cualquier tipo de normativa dentro de su área de responsabilidad, como es la Normativa de Seguridad en Plataforma, está obligada a actuar de oficio, aunque posteriormente se compruebe que no se trata de un acto de interferencia ilícita.

Asimismo, es necesario indicar que los procesos de gestión de la Seguridad Operacional y los procesos penalizadores son independientes.

El análisis del incidente en el marco del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional se realiza con base en los principios de “Cultura Justa”, que establecen que la investigación de sucesos se realizará con el único objetivo de identificar las causas y mejoras en la actuación del sistema y los factores contributivos, y no para culpabilizar o focalizar las responsabilidades individuales, excepto en los casos de acciones dolosas, negligencias o imprudencias graves. En ningún caso la “Cultura Justa” amparará conductas inaceptables desde el punto de vista de Seguridad Operacional, como son la negligencia grave o el sabotaje.

Madrid, 09 de octubre de 2024