

NECESIDADES DE FORMACIÓN CONTINUA Y A NUEVAS INCORPORACIONES A PROFESIONALES DE OPERACIONES: Operaciones Aéreas y Señaleros.

INTRODUCCIÓN

Las directrices que impone Europa a través del SES (Single European Sky) y el desarrollo de las ESARR, así como las recientes modificaciones en los documentos y anexos de la OACI, obligan a los estados miembros a adaptar sus legislaciones a este nuevo marco. SICA ha estado ahí en diversas ocasiones en defensa de los intereses de los profesionales de operaciones, ya que entendemos que sólo a través de la formación y homogeneización de nuestras profesiones obtendremos el reconocimiento que merecemos.

SICA tiene muy claro que **todos** los profesionales de Operaciones somos personal ATM e incluidos en lo que Europa define como "*safety related*" (relacionados con la cadena de seguridad operacional) como ya justificamos en el documento de alegaciones presentado en la Oficina de Cielo Único Europeo de la Dirección de Navegación Aérea en colaboración con la FSAI el 3 de noviembre de 2005.

El último cambio, que esperamos que marque un punto de inflexión en el trato que reciben los Profesionales de Operaciones del Área de Movimiento: **Señaleros**, es la orden PRE/4063/2006 de 29 de diciembre de 2006 que modifica el **Reglamento de la Circulación Aérea** aprobado por el Real Decreto 57/2002, que dice textualmente:

"2.3.4.3 Un señalero será responsable de proporcionar a las aeronaves señales normalizadas para maniobrar en tierra, en forma clara y precisa, utilizando las señales que se indican en el Apéndice C.

2.3.4.4 Nadie guiará una aeronave a menos que esté debidamente instruido y cualificado para realizar tales funciones."

Esta necesidad de instrucción y cualificación es extensible (ESARR5) a todos los profesionales de Operaciones y a cualquier tarea que implique una aeronave en cualquiera de sus fases de operación. El siguiente paso es que Aena aplique de verdad estas necesidades de formación de manera seria y responsable. La falta de formación a los Profesionales de Operaciones es un problema endémico de Aena. La única forma de acometerla es con unas plantillas estables y suficientes (eliminando la excesiva rotación que tienen hoy por hoy) acompañada de una formación adecuada tanto teórica como práctica impartida por los propios profesionales.

Es cierto que la formación es aplicable y exigible para todas las ocupaciones, pero para los profesionales de operaciones, el contexto es diferente y por tanto prioritario: no existe en el mercado educativo ningún tipo de formación previa específica exigible, y las omisiones o acciones erróneas de los profesionales de operaciones pueden poner en peligro la seguridad operacional (*safety*) hasta el punto de producir un accidente aéreo o incidente grave, como de hecho ha ocurrido en más ocasiones (exponemos algunos más abajo) que las que desearíamos.

Para Eurocontrol, el nivel de competencia (instrucción y cualificación) significa tener el nivel requerido de conocimientos, habilidades, experiencia y cuando sea necesario, el nivel de Inglés suficiente, para proveer los servicios ATM de manera segura y eficiente.

Definiciones

Air Traffic Management (ATM):

ref. SRC-RTF. La combinación de las tareas requeridas tanto en tierra (incluyendo entre otras, ATS, ASM, ATFM) como en el aire, para asegurar el movimiento seguro y eficiente de aeronaves durante **todas** sus fases de operación.

Personal de los Servicios ATM:

ref. EUROCONTROL Agency-HEIDI. Las Personas asignadas para realizar trabajos directamente vinculados con la provisión de servicios ATM.

FUNDAMENTOS

Aena es tan responsable de asegurar los niveles adecuados de seguridad operacional hacia las aeronaves como lo es de garantizar la seguridad y salud y no sirve la excusa que la responsabilidad de garantizar la seguridad de las aeronaves reside en la compañía aérea.

Tal como expone la Comisión Europea al Consejo y Parlamento Europeo, la capacidad del aeropuerto es una función en la que intervienen, entre otras, la eficiencia en la gestión de las infraestructuras aeroportuarias (puestos de estacionamiento, pasarelas, etc.). La ruptura de capacidad (capacity crunch) en los aeropuertos supone una amenaza a la seguridad operacional, eficiencia... El informe continúa indicando que se favorecen interferencias en el uso óptimo de los slots aeroportuarios. Uno de los efectos colaterales es que las aeronaves usen más de lo necesario la capacidad de las calles de rodaje y pistas. Por tanto, se insta a al personal ATM competente a rechazar los planes de vuelo en los que la compañía no ostente su correspondiente slot aeroportuario.

La mala gestión de las infraestructuras aeroportuarias (puestos de estacionamiento, pasarelas, etc.) supone una amenaza a la seguridad operacional...

Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.

Desde la perspectiva del "factor humano" las causas que inciden en el inadecuado seguimiento de los procedimientos operativos establecidos, pasan por una deficiente formación, errores, lapsus o descuidos y relacionado con todo esto, escaso soporte organizacional. Los elementos clave para minimizar los riesgos que suponen la incidencia del factor humano en la seguridad operacional son:

1. **Formación básica teórica y práctica y formación continua y de refresco.** El nivel de competencia del personal ATM y, cuando sea de aplicación, superar los requisitos médicos, son elementos fundamentales para conseguir los niveles óptimos de seguridad operacional, tanto en tierra como en el aire, en la provisión de servicios ATM. La correcta aplicación de los requisitos y normas de Eurocontrol en seguridad operacional dentro de esta área pasan por establecer unos mínimos homogéneos de competencia y habilidad para el personal que tenga responsabilidades ATM específicas de seguridad operacional.
2. **Equipos de trabajo estables, adecuados y correctamente dimensionados.** Aena, en tanto que supeditada a los PGE, no tiene libertad de contratación y como consecuencia los equipos de trabajo se han visto reducidos significativamente y la necesidad de cobertura de vacantes, bajas e imprevistos se realiza mediante bolsas de empleo temporal que provocan una excesiva rotación y variación de efectivos; o bien mediante la realización abusiva de horas extras. Aunque este es un problema endémico de Aena, antes se suplía con un ligero excedente de plantilla, que permitía que la experiencia acumulada de una mayoría amplia y una distribución más racional de la carga de trabajo, supliera las deficiencias formativas y absorbiera o minimizara determinadas incidencias. Esto ya no es así, y el excesivo ajuste de plantillas actual sumado a la elevada rotación de personal no estable en las profesiones relacionadas con la seguridad operacional supone un problema adicional a la precariedad laboral y a la falta de motivación que entra en conflicto con la seguridad, regularidad y eficiencia que propugna la OACI y Eurocontrol. En estas tareas, no se trata ya de un problema social o sindical, sino que se está poniendo directamente en peligro la seguridad de las operaciones aéreas.

ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

A título ilustrativo expondremos unos cuantos accidentes e incidentes graves que nos muestran lo importante que debería ser para Aena tomarse en serio la seguridad operacional. Con esto no tratamos de cuestionar la aptitud y habilidad de los profesionales de operaciones, sino mostrar que ocurre se obliga a trabajar en las condiciones que se está haciendo: la responsabilidad es de la dirección de Aena, no de nuestros profesionales.

La lista es sólo enunciativa y por tanto no es ni completa, ni exhaustiva. Por otro lado, y aunque existe la obligatoriedad de comunicación de todos los incidentes a la DGAC, es más que evidente, a la vista de la consulta realizada, que esta obligación no es, ni de lejos, cumplida por Aena.

20.12.2001 Aeropuerto de La Palma El HLF4990, un B737-800 REG/DAHV, estaba estacionada en el puesto 4 y la DABAZ, otro B737-800, en el puesto 5. El HLF4990 se dirigió según instrucciones hacia la puerta B, por la parte exterior de la plataforma. La tripulación tuvo dudas acerca de la separación con la aeronave estacionada. TWR no pudo asegurar la respuesta y requirió un señalero para hacer indicaciones a la aeronave para que avanzase. Al rodar el HLF4990 hacia la pta. B, por detrás de la DABAZ estacionada en el 5, impactó con el winglet del plano derecho contra el estabilizador derecho de la aeronave estacionada.



La señalización horizontal para las entradas y salidas indican los siguientes direccionamientos: posiciones 1, 2, 3 y 4 → Pta A. 5 y 6 → Pta B. El Servicio de Operaciones del Aeropuerto había establecido unas instrucciones en este sentido con el fin de evitar dejar aeronaves encerradas y/o posibles colisiones entre aeronaves, pero parece que el cumplimiento de dicha norma no era obligatorio para la TRW que dió instrucciones concretas a la aeronave para que entrase en pista por pta. B, posiblemente para dejar libre la pta. A y que pudiese entrar un AVO que iba a tomar por la RWY 19. Observando que la colisión se iba a producir, el señalero intentó avisar por radio a la TWR para que detuviera a la aeronave.

Entre las recomendaciones que hay en el informe se indica que:

Dado que las funciones desempeñadas por las dependencias del Servicio de Control de Aeródromo se extienden al área de maniobras y dada la responsabilidad de Operaciones respecto al control de la plataforma, se recomienda a los responsables de ambos servicios que coordinen las medidas oportunas para garantizar el control y la seguridad en todas las áreas operativas del aeropuerto.

La implicación de los señaleros en el transcurso de este incidente ha puesto de manifiesto ciertas deficiencias en su actuación, que impidieron, en primer lugar, evaluar acertadamente el riesgo de colisión y, en segundo lugar, proporcionar una respuesta eficaz para que se detuviera la aeronave ante una inminente colisión. Por ello, se recomienda que se definan, revisen o amplíen, según proceda, la instrucción del personal de tierra del aeropuerto, al objeto de mejorar su capacidad y pericia.

14.09.2002 Aeropuerto de Madrid-Barajas La aeronave TF-ATH, un B747-300, acababa de abandonar su estacionamiento junto a la pasarela T-1, remolcado por un tractor, cuando se detectó una avería en el motor 3. Dado que el tractor ya había terminado el remolque, solicitaron volver al estacionamiento por sus medios. La guía de atraque estaba desconectada y no había señalero guiando la maniobra. El piloto al mando se dio cuenta que había algún problema con los frenos y colisionó con la pasarela con la parte izquierda del fuselaje ya la cabina de la pasarela se desprendió del túnel.



A la vista de los hechos, la Comisión de accidentes recomienda que Aena establezca claramente los límites entre las áreas de maniobra y plataforma y que se asigne a un departamento determinado la responsabilidad de supervisar los movimientos seguros de aeronaves, vehículos y personas en plataforma.

También recomienda que se introduzcan en el AIP requisitos y procedimientos para asegurar que se requiere el uso de guía en tierra (en forma de señaleros humanos o sistemas de guía de atraque visuales) antes y durante la maniobra de rodaje de un avión hacia una pasarela.

13.11.2003 Aeropuerto de Madrid-Barajas La aeronave EC-HDQ, un A340, después de aterrizar, le fue asignado el stand 74. El señalero que la guiaba, que se encontraba haciendo instrucción a otros 4 (uno en fase de instrucción y otros tres en familiarización), entendió stand 84 (que era donde iba el siguiente en tomar) y dirigió a la aeronave por la calle C2. Como consecuencia el plano de estribor golpeó la cola de un MD88 (EC-GAT) que estaba estacionado en el 81, rompiendole el primer tercio superior del timón de cola.

Las recomendaciones que hace la Comisión de accidentes incluyen:

Que Aena implante un procedimiento de guiado que defina los datos necesarios para una correcta identificación de la aeronave, fije un método que garantice la recepción y comprensión de las asignaciones de puestos de estacionamiento por parte de todos los implicados y regule las designaciones de coches encargados en cada caso.

Que revise las prácticas de formación de señaleros de modo que pueda garantizarse que no se ve afectada la capacidad operativa de los señaleros en el desempeño de sus labores.

- 20.12.2005 Aeropuerto de Barcelona** Durante la carrera de despegue del FIN906, un A320 de FINNAIR, por la pista 25R un vehículo "Sigame" cruzó la pista. No hubo daños materiales ni personales.
- 11.01.2006 Aeropuerto de Valencia** El día 11 de Enero de 2006, uno de los coches de señaleros del aeropuerto de Valencia se dirigía a realizar una inspección extraordinaria de la pista 30-12 del aeropuerto a petición de ATC. Eran las 6:48 h, había condiciones de luz nocturnas, y el coche de señaleros impactó contra el extremo del plano derecho de un CRJ que estaba en el punto de espera H-1. El coche del señalero quedó destrozado y el señalero sufrió heridas en la cabeza.
- 7.11.2006 Aeropuerto de Valencia.** La aeronave EC-CMO, una Piper PA28, abandono la pista por H6 y se dirigió por sus medios hacia el aparcamiento 2 de aviación general, intentando localizar la calle de rodaje J. El piloto giro hacia su izquierda para pasar entre los estacionamientos 23 y 24 y pasar a través de un hueco de una barrera metálica antiruido. Al hacerlo el plano derecho golpeó contra la barrera. No se solicitó el guiado de la aeronave al servicio de señaleros.

A CONSIDERAR

En las diferentes consideraciones, ensayos e investigaciones la DGAC deja constancia de que no hay ninguna área (a Aena no le ha interesado nunca, como excusa de que la indefinición le exime de responsabilidad) específicamente definida como plataforma en los aeropuertos españoles, y por tanto no hay ninguna zona excluida del control de torre. Aunque, también indica que en la práctica, se comparte esta responsabilidad entre operaciones y torre. Afirmación que va en el mismo sentido de lo que se expone en el Anexo 14 de la OACI, e implica a los profesionales de operaciones en el control de plataforma y, evidentemente en la gestión ATM.

Cualquier procedimiento no escrito, confiado a la memoria y no sujeto a permanente revisión, es un mal procedimiento

Se ha evidenciado que la falta de definición de las áreas de competencia, formación e instrucción y procedimentación son las causantes de numerosos incidentes. También conviene recordar una cita expresada por la CIAIAC en uno de sus informes: "*Cualquier procedimiento no escrito, confiado a la memoria y no sujeto a permanente revisión, es un mal procedimiento*".

En la actualidad, para las nuevas incorporaciones no se dispone de ningún documento que establezca que materias o criterios deben regir la formación, ni existe personal de servicio que haya sido instruido para tal cometido, por lo que lo que reciben las nuevas incorporaciones consiste en las apreciaciones y consejos que va recibiendo del personal de servicio mientras realiza su cometido habitual. Por lo que por muy buena predisposición que exista, no se puede evitar que determinadas informaciones se repitan, otras no sea mencionadas y en alguna ocasión sean contradictorias o sensiblemente diferentes.

Los profesionales de operaciones no han recibido, salvo honrosas excepciones, formación en los últimos años. Y hay que tener en cuenta que el cometido que se desarrolla ha evolucionado considerablemente, así como la proliferación de documentación que se le remite en materia de normativas y procedimientos. Muchos de ellos usados únicamente como justificación de "cara a la galería", dadas las exigencias de la legislación vigente.

Por todo ello, la formación teórica y práctica de todos los profesionales de operaciones debería regularse y exigirse tanto como requisito previo a la incorporación en el puesto de trabajo, como en el propio puesto de forma continua y actualizada por personal especializado de la propia profesión. Aena debería plantearse tener dentro de los equipos de trabajo, además de coordinadores, formadores, que se encargaran de esta tarea y garantizarán un nivel óptimo y homogéneo de conocimientos y capacitación acorde con los requisitos de la profesión y de Europa.