

USCA confía en que se esclarezcan las causas del accidente del pasado sábado en Barajas

Es la primera colisión desde que empezó a operar el Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en el aeropuerto madrileño.

Un informe de OACI determinó que las autoridades aeronáuticas Españolas no cumplen con su función de velar de manera eficaz por la seguridad aérea.

Madrid, 8 de octubre de 2012.-

La Unión Sindical de Controladores Aéreos, USCA, confía en que se esclarezcan cuanto antes las causas del accidente con daños materiales ocurrido en Barajas el pasado sábado día 6 de octubre, entre un avión realizando retroceso remolcado y otro que rodaba por la plataforma del aeropuerto.

Las causas de un accidente son siempre muy diversas y complejas de esclarecer y han de ser objeto de un exhaustivo estudio. No obstante, sea cual sea el resultado de la investigación, consideramos que esta colisión, la primera que ocurre en la nueva zona no-controlada de Barajas, pone de manifiesto la complejidad de este aeropuerto y el error que supone dejar sin controladores su plataforma, poniéndola en manos de personal con escasa formación y nula experiencia

Tanto USCA como la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo (APROCTA) y el Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil (COPAC) han documentado los factores de riesgo añadido que supone la implantación del Servicio de Dirección de Plataforma (SDP), en Barajas impartido por personal poco cualificado. USCA y APROCTA han llegado a denunciar estos hechos incluso ante el Tribunal Supremo. Factores como la meteorología adversa (niebla), densidad de tráfico en horas punta, configuración de las rodaduras o elevada carga de trabajo de los pilotos al rodar sin la asistencia de controladores, suponen una merma en la celeridad y seguridad de las operaciones. Desde la eliminación de los controladores de la plataforma, el Aeropuerto de Barajas ha sufrido una considerable caída del tráfico, así como una meteorología muy favorable, lo cual no ha evitado que se hayan producido multitud de incidentes, además de la colisión del pasado sábado. El sistema por tanto no ha probado aún su eficacia con el aeropuerto a pleno rendimiento con cerca de 1.500 movimientos/día y en condiciones de baja visibilidad.

USCA además reitera que los operadores actuales están extralimitándose en el ejercicio de las atribuciones de sus licencias y están empleando fraseología propia del servicio de control. En ausencia de controladores la responsabilidad de la separación corresponde a los pilotos de acuerdo a las normas establecidas en el Reglamento de la Circulación Aérea. Los operadores de plataforma debieran limitarse a informar a los pilotos y no a dar instrucciones tal y como vienen haciendo pues generan un vacío de responsabilidad a la hora de asumir la separación entre aeronaves.

La merma en la calidad del servicio, lejos de redundar en un ahorro para los pasajeros se está viendo acompañada de una fuerte subida de las tasas que las compañías pagan al aeropuerto y que después repercuten a sus clientes por lo que esta situación no está beneficiando al conjunto de la sociedad. El pasajero se encuentra además en una situación de indefensión ya que, si bien puede elegir no volar con una compañía *low cost* que no ofrezca garantías, no puede hacer lo mismo con el Servicio de Plataforma de Barajas teniendo que aceptarlo en cualquier caso.

Por último, USCA condena que desde AENA se haya echado la culpa a uno de los pilotos sin que ni siquiera haya comenzado la preceptiva investigación por parte de la Comisión de Incidentes y Accidentes de Aviación Civil. Una vez más se pone de manifiesto, tal y como el “Informe final de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional del sistema de aviación civil de España” de OACI (2010) determinó, que las autoridades aeronáuticas españolas no cumplen con su función de velar de manera eficaz por la seguridad de todos, minando la confianza de todos los profesionales con este tipo de acciones y entorpeciendo así el esclarecimiento objetivo de las causas de los accidentes para que pueda aprenderse de ellos y no se repitan en el futuro. La OACI mencionó en su informe que “la obligación de notificación inmediata de incidentes graves a la CIAIAC no ha sido sistemáticamente cumplida por AENA”.

Para más información
687 437 453
www.usca.es