

Anticipación y prevención frente a las incursiones en pista

Ignacio Canales. Colegiado N° 7836. Colaborador técnico del COPAC

Cuando daba clases de derecho aéreo explicaba que cuando ocurre un accidente en aviación, tras la investigación, se elabora un informe técnico con una serie de recomendaciones, que generan modificaciones de procedimientos o incluso de la legislación para intentar que ese evento no vuelva a ocurrir. Ha habido accidentes que han marcado la aviación, creando un antes y un después en la industria. Todos, dentro y fuera del sector, recordamos, por ejemplo, aquella mañana negra en Los Rodeos. Allí se fraguó el mayor accidente de la historia, entre dos aeronaves, paradójicamente en tierra, por una incursión en pista.

Lo más importante de los accidentes es que hemos aprendido a aprender de los errores cometidos haciendo que la aviación evolucione en medidas de seguridad a un ritmo altísimo como pocas industrias lo han hecho. No olvidemos que todavía solo tenemos poco más de 100 años. Esa reactividad de la industria a los incidentes ha sido la que nos ha llevado donde actualmente estamos: ser el medio de transporte más seguro.

Sin embargo, llegó el momento de cambiar y pasar de la reactividad para enfocarnos en la anticipación y la prevención. La detección de amenazas, su contención mediante barreras efectivas, la aceptación del error reduciendo elementos escaladores y también la identificación de lo que realmente funciona y así

reforzar su aplicación, son prácticas que el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial llevó al II Foro Nacional de seguridad en pista convocado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), enfocándonos en esta ocasión en las incursiones en pista.

Análisis de riesgos basado en casos reales

No he querido dejar pasar la oportunidad de compartir con vosotros lo aprendido en estos últimos meses. Al final, en nuestra profesión, se trata de esto. Lo que antiguamente se bautizó como "hangar time" sigue siendo válido y efectivo en la aviación actual. En mi caso, ese hangar time son los reportes voluntarios de los colegiados. Reportes

que han permitido al equipo técnico del COPAC construir un modelo con casos prácticos y reales para el análisis de riesgos estableciendo medidas preventivas y el refuerzo de la seguridad aérea en el movimiento en tierra de una aeronave.

¿Qué severidad de amenaza tiene una obra en un aeropuerto? ¿Nos hemos acostumbrado demasiado a convivir con calles de rodaje cerradas o señalización inadecuada o no visible desde la cabina en la dirección del rodaje? Siguiendo el modelo TEM, en una cabina, tras identificar la amenaza, se debe proponer una medida de gestión para ese riesgo, pero ¿qué ocurre con las barreras de control fuera de las cabinas? La realidad es que nos encontramos NOTAMS kilométricos y en ocasiones

ininteligibles, falta de rodajes estandarizados y ausencia de un manual de ruta actualizado con la fase de la obra correspondiente. Podemos sentenciar entonces, que las barreras mitigadoras tienen claramente una efectividad pobre.

Si una tripulación comete un error en su rodaje por la ineficacia o ausencia de esas barreras, al no tener consecuencias graves, no genera ningún tipo de investigación y mucho menos de cambio o corrección. Sin embargo, si ese mismo error termina en una invasión de una pista activa, alguno querrá cortar cabezas, pero ¿cuál es la responsabilidad de los actores involucrados en una obra para asegurarse que existen y son efectivas las barreras de



control? No se puede dejar al piloto, siempre en primera línea, desprovisto de las herramientas adecuadas y sin unas barreras mitigadoras que se llevan años reclamando.

Cada vez están los aeropuertos más congestionados. Cada vez el slot es más tarde. Cada vez el castigo por perder una TSAT es más duro. Cada vez la actividad se acerca más al límite. Cada vez la operación es más complicada. En definitiva, el piloto sufre, cada vez más, esa presión operacional. Pero lejos de doblegarnos, siendo ésta la profesión que hemos elegido, buscamos dónde ir arañando minutos durante el rodaje. Es habitual ver aviones rodando a la velocidad máxima que les permite su manual. Con todo ello, sumado a la alta carga de trabajo durante los rodajes, la disminución de la "spare capacity" aumenta la posibilidad del error. Si los pilotos somos la barrera del factor humano para evitar un RI, ¿cuál puede ser la barrera física?. Sólo hace falta coger el GAPPRI o los SBI de EASA, o para los menos teóricos, buscar lo que nos gusta de otros aeropuertos para encontrar la respuesta. Las barras de parada 24/7 son sin duda una barrera muy efectiva que en pocos aeropuertos de la red AENA se usa. El diseño de los puntos de espera, la instalación actual de las luces o los obsoletos paneles de control en las torres, hacen que la aplicación de este método -ampliamente recomendado- se esté posponiendo mucho más de lo que debería. El dicho de "más vale tarde que nunca" en aviación puede costar vidas. A ver si, antes que tarde, podemos decir que España tiene el 100% de sus aeropuertos con el uso de las barras de parada 24/7.

Un tema recurrente en reuniones de seguridad en tierra es la exigencia por parte de Europa de la competencia lingüística del idioma inglés a toda persona que conduzca en el área de maniobras. Hay gente en el sector a la que le sorprende este requerimiento, pero personalmente, me sorprende mucho más que un vehículo pueda estar cerca del área protegida de pista sin entender, por el uso del inglés en la



Nos encontramos NOTAMS kilométricos y en ocasiones ininteligibles, falta de rodajes estandarizados y ausencia de un manual de ruta actualizado con la fase de la obra correspondiente. Podemos sentenciar entonces, que las barreras mitigadoras tienen claramente una efectividad pobre.

frecuencia, que hay un avión en corta final y autorizado a aterrizar. Yo apuesto por la demostración de la competencia lingüística si hablamos de mejorar la seguridad. No es lo mismo hacer un curso de inglés, que demostrar competencia en inglés. La no exención de la norma y la certificación de competencia lingüística para los conductores por un centro evaluador aprobado por AESA serían barreras sólidas, y muy necesarias, ante esta situación.

Más información, más conciencia situacional

El COPAC, representado por pilotos expertos colegiados aeroportuarios (PECA), participa en comités locales de seguridad en pista para cada aeropuerto de la red AENA. Sesiones de gestión del riesgo, revisión de incidentes o gestión del cambio son temas habituales en esas reuniones. Como PECA es enriquecedor tener acceso a toda esa información, ya que mi conciencia situacional mejora tras cada comité; de igual forma, pienso que el acceso a esa información de

todos los pilotos sería clave si queremos mejorar la seguridad en pista. ¿Por qué ese secretismo del sistema de notificación de sucesos (SNS) de AESA? ¿Por qué parece que no interesa compartir los incidentes para conocer sus circunstancias? ¿Tanto miedo nos da admitir que hay cosas que mejorar en nuestros aeropuertos? Al final, la amenaza se viste como un hotspot en una carta de rodaje que, en ocasiones, no tiene el suficiente impacto porque no conocemos las circunstancias ni el por qué tras él.

Quedarnos como estamos, afirmando que es porque "nunca pasa nada" es retroceder en la forma de gestionar la seguridad. Reafirmo que estamos en la época de la prevención. Debemos seguir atentos e identificar nuevas amenazas y asegurar que las barreras mitigadoras y de control existentes son realmente sólidas y efectivas para estar siempre por delante del error. Para todo ello, el nivel de compromiso de todos los organismos, como siempre ha tenido el COPAC, debe ser real. ■