

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita, sobre la **gestión del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, de la seguridad operacional y protección en el Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol el día 1 de septiembre de 2017.**

Según lo establecido en la normativa Europea AMC2 ADR.OPS.B.010 (a)(2)(a)(2), El aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, tiene, en lo referente al Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento (SSEI), una categoría 9, (envergadura 75,99m y anchura de fuselaje 7m), lo que en número de medios humanos, equivale a una plantilla mínima operativa permanente, de 6 Bomberos más 1 Jefe de Dotación por parque, tal y como, también establece la normativa internacional OACI. Doc. 9137 Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 1. Salvamento y extinción de incendios.

También existe legislación española a este respecto, como es la Instrucción Técnica de AESA PAUT-13-INS-016-1.0 INSTRUCCIÓN TÉCNICA: SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS. CATEGORÍA OACI-SEI Y NIVEL DE PROTECCIÓN SEI. Concretamente en su punto 12.3.1 dice textualmente:

- El mínimo de personal operativo del SSEI que debe estar presente en el aeródromo, en cada estación del SSEI independiente, durante el horario operativo del SSEI, en relación con el nivel de protección y a efectos garantizar los tiempos de respuesta establecidos por las Normas Técnicas para salvamento y extinción de incendios, se muestra en la siguiente tabla:

- Categoría 9 = 1 JdD + 6 Bomberos

La operatividad del campo de vuelo del aeropuerto de Málaga, es la siguiente:

- Pista 13-31: Operativa H24 con un parque de bomberos dotado en las mismas condiciones,
- Pista 12-30: Operativa a demanda, dependiendo de las necesidades de tráfico aéreo, con parque no operativo H24.

La plantilla del SSEI del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol en un ejercicio de responsabilidad y con una actitud conciliadora y colaboradora con la empresa, accedió a dar cobertura a la pista 12-30 en horario de 8 a 15h, todos los fines de semana, exceptuando los meses de diciembre y enero. Acuerdo que no repercute económicamente en dicha plantilla, si no, que es compensado mediante desprogramación de horas de servicio.



GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL
UNIDOS PODEMOS
EN COMÚ PODEMIEN MAREA

Ante el continuo aumento del tráfico aéreo en Málaga, este horario operativo de la pista 12-30, ha sido aumentado en temporada alta, también durante los días de la semana, de lunes a viernes en el mismo horario. Para esta cobertura se ha contratado a personal interino del SSEI.

Los gestores de aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, establecieron un punto intermedio entre ambas pistas, en el cual poder trasvasar tanto medios materiales como humanos, cubriendo así todo el campo de vuelo, durante su horario operativo, con menos personal o menos vehículos de los exigidos por OACI.

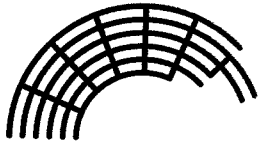
Este procedimiento en cuestión es el procedimiento local AGP-OPE-029 ACTUACIONES PREVIAS Y POSTERIORES AL HORARIO OPERATIVO. PISTA 12-30, y establece su utilización en los siguientes supuestos:

- Para cubrir incrementos puntuales de la demanda de tráfico.
- Estando en uso la pista 13/31 en configuración de pista única/sur (pista 13 en servicio), permitir el aterrizaje por pista 12 de una aeronave que notifique una incidencia que pueda suponer un bloqueo de la pista 13/31, siempre que la configuración de viento lo permita y con la aceptación del comandante de la aeronave.
- En caso de contingencia en pista 13/31; entendiéndose por contingencia en pista 13/31, todas aquellas incidencias que hagan que de forma sobrevenida la pista 13/31 no se encuentre operativa, por ejemplo, obstáculos en pista, fallo en las ayudas visuales, etc. En este caso, para agilizar la puesta en servicio de la pista 12/30 y la vuelta a la operación por pista 13/31 cuando sea resuelta la incidencia, SSEI operará desde el puesto de espera intermedio.
- En caso de que sea necesario poner fuera de servicio la pista 13/31 para realizar labores de mantenimiento correctivo u obras programadas en el pavimento de la pista y/o sus instalaciones.

Por su parte, todos los días, el personal del SSEI adscrito al Parque 2 del aeropuerto, (el que ofrece cobertura a la pista 12-30), realiza las tareas pertinentes previas a la puesta en marcha de dicho parque, paso previo y obligatorio antes de poner en funcionamiento la pista de vuelo.

El pasado 1 de septiembre, acudieron a sus respectivos puestos de trabajo los 6 bomberos de la plantilla, pero no así, el Jefe de Dotación, ya que tenía un permiso por parte de los gestores del aeropuerto, de asuntos propios, formalmente autorizado y haciendo un uso perfectamente legal de un derecho recogido en el convenio.

La solución propuesta por los gestores del aeropuerto a este suceso, fue mandar al único Jefe de Dotación que había de servicio en el Aeropuerto, a dicho punto intermedio, y con esa única acción, ellos consideraban más que suficiente y justificada, la no bajada



GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL
UNIDOS PODEMOS
EN COMÚ PODEMOS EN MAREA

del nivel de protección del SSEI en esos momentos. Ni siquiera se ofreció información actualizada en el ATIS a las compañías aéreas respecto de esta incidencia, como obligan diferentes procedimientos.

Destacar que el nivel de protección existente en esos momentos en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, era de:

- categoría 9 en parque 1 (6 Bomberos + 1 Jefe de Dotación).
- categoría 5 en parque 2 (6 bomberos sin jefe de dotación).

En dichas condiciones de seguridad, entre las 7:46 y las 8:06 horas zulú, se produjeron 14 aterrizajes de aeronaves en la pista 12-30.

Si nos basamos en la normativa OACI (refrendada también por AESA), las aeronaves de máxima envergadura que pueden operar en un aeropuerto de categoría 5, pueden tener un máximo de 28 metros de envergadura total, por lo que quedarían totalmente excluidas 12 de las 14 que operaron en dicha pista durante esos 20 minutos. Concretamente fueron:

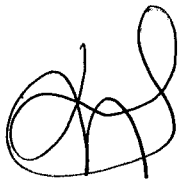
- 6 Boeing 738 (35 metros)
- 2 Airbus 319 (34 metros)
- 2 Airbus 320 (34 metros)
- 2 Airbus 321 (34 metros)
- 1 ATR 72 (27 metros)
- 1 Hawker 47 (13 metros)

Por ello, se formulan las siguientes preguntas:

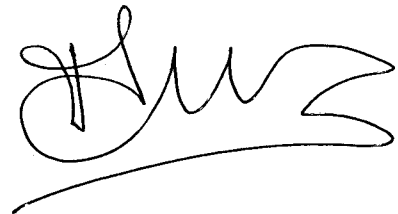
1. **¿Podría aclarar el Gobierno si estuvieron fuera de normativa las 12 de las 14 operaciones anteriormente descritas?**
2. **¿Bajo la aplicación de qué procedimiento se amparan dichas decisiones?**
3. **¿Considera el Gobierno que lo sucedido el pasado 1 de septiembre en el Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol se debería haber evitado?**
4. **¿Por qué los gestores del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol no bajaron el nivel de protección del SSEI?**

5. **¿Por qué los gestores Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol no comunicaron en el ATIS a las compañías aéreas respecto a esta incidencia?**
6. **¿Considera el Gobierno que los gestores del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol deberían de haber bajado el nivel de protección y haber informado a través del ATIS a las compañías aéreas?**
7. **El día 1 de septiembre de 2017, el Jefe de la Dotación de Bomberos del Parque 2 estaba de permiso por asuntos propios, comunicado con al menos 48h de antelación ¿Considera el Gobierno que los gestores del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol tuvieron tiempo suficiente para poner operativo el Parque 2 con jefe de dotación o planificar y comunicar la falta de éste y por tanto, la bajada del nivel de protección?**
8. **¿Qué actuaciones piensa poner en marcha el Gobierno en caso de que los hechos descritos incumplieran la normativa de seguridad?**
9. **¿Cuáles son los planes del Gobierno para que la operatividad del Parque 2 de bomberos del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol opere en horario de 24h?**

Palacio del Congreso de los Diputados, a 23 de octubre de 2017



Sergio Pascual Peña
(Podemos)
Diputado GCUP-EC-EM



Alberto Montero Soler
(Podemos)
Diputado GCUP-EC-EM



Eva García Sempere
(Izquierda Unida)
Diputada GCUP-EC-EM