



## **AMB INFORMA**

### **Boletín SMS N° 3/2018**

# **COMPROMETIDOS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL SMS**

El que hoy día un aeropuerto opere correctamente es en buena medida, el tener un buen servicio de asistencia en tierra u operadores de handling, para las distintas líneas aérea que prestan sus servicios en el Ap. AMB.

Las exigencias actuales del tráfico aéreo así lo requieren, Las aeronaves comerciales son máquinas complejas y muy costosas, cuya rentabilidad sólo es posible mientras vuelan de un lugar a otro transportando personas o carga.

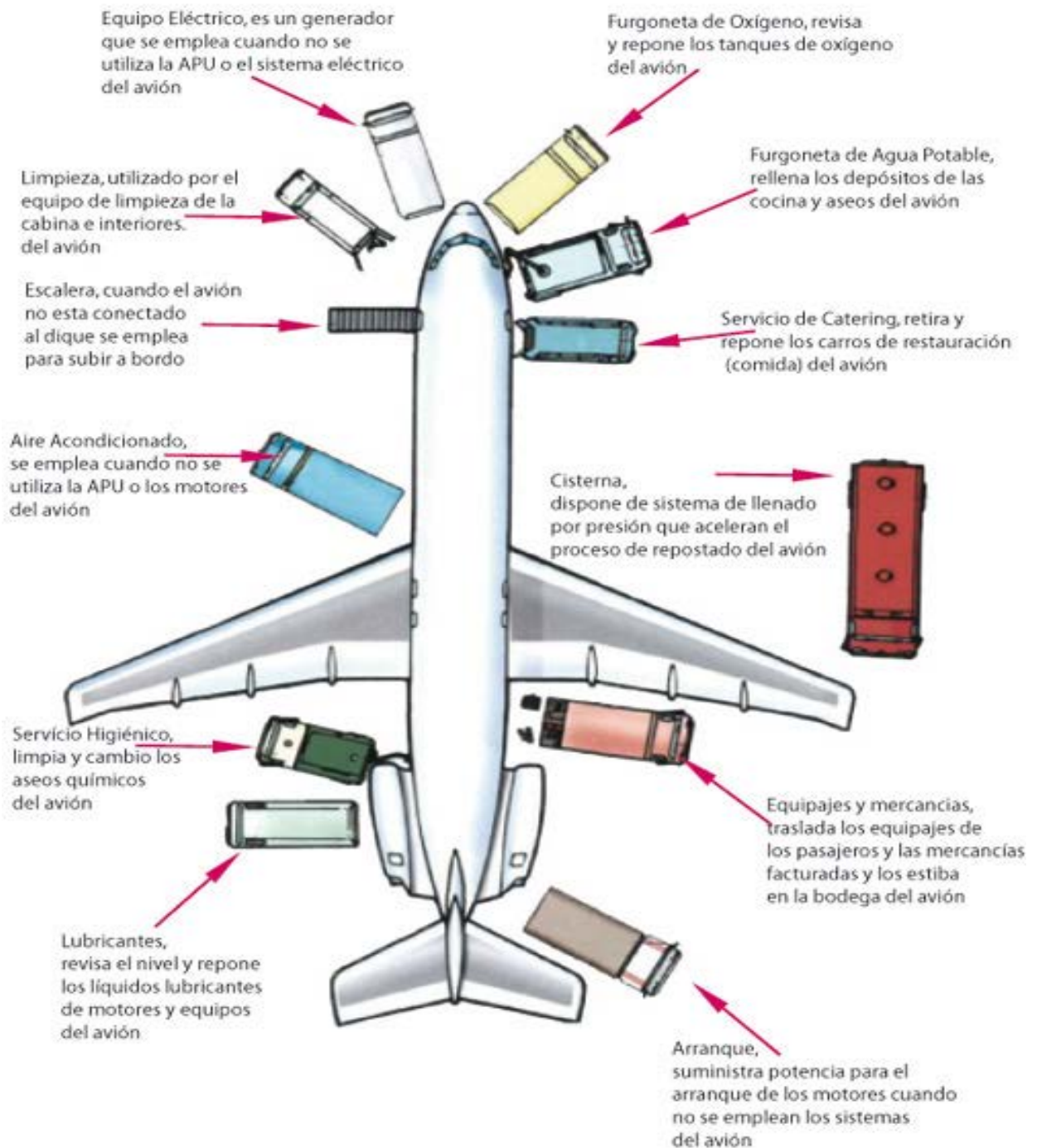
Para que puedan dar cumplimiento a las exigencias del mercado, cada organización que opera en el aeropuerto, a veces a un ritmo frenético, consideran parte importante de sus recursos que se emplean en la asistencia a las operaciones aeroportuarias.

El handling o Servicio de Mantenimiento de aeronaves en tierra, es un servicio multifuncional que se encarga de toda la asistencia y apoyo de las aeronaves cuando están en tierra, así como del embarque y desembarque de los pasajeros, limpieza de aviones, los equipajes y la carga y descarga, abastecimiento de combustible, todo lo que puede necesitar desde que aterriza hasta que vuelve a despegar.

En el aeropuerto AMB, este servicio, lo prestan empresas de handling especializadas, que son contratadas por lo operadores aéreos y a quienes les entregan esta importante labor de apoyo terrestre, pero siempre bajo los estándares de seguridad y eficiencia, cumpliendo con esto con los sistemas de gestión de seguridad operacional de cada compañía aérea.

Estas empresas, externas del aeropuerto, son comúnmente denominadas agentes de handling y obtienen una concesión de la autoridad competente para prestar sus servicios en el aeropuerto, o bien son contratadas a tal efecto por las compañías aéreas, mientras que las entidades que administran y gestionan los aeropuertos pueden llegar a desligarse casi por completo de la asistencia en tierra.

### Mantenimiento del avión en tierra o en escala



**Nuestro sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) está basado en un sistema efectivo de notificación y comunicación que pueda asegurar la continua circulación e intercambio de datos proactivos y predictivos sobre peligros que puedan corregir desviaciones.**



**Para los operadores de las empresas aéreas y de handling, ha sido un constante desafío el trabajar contra la presión del tiempo, en reducido espacio y frente a una gran congestión vehicular y de equipos en las plataformas, lo que los obliga a centrarnos en su operación permanentemente.**



En este contexto, el factor humano continúa siendo de primera importancia y debe llamar nuestra mayor atención, sumándose a los esfuerzos, a niveles de gerencia de las empresas operadoras, en mantener bajo control **“los riesgos y el error”**.



## INCIDENTES OCURRIDOS Y SUS CAUSAS.

- 1.- Aeronave llega a puente 23 a las 04:04, tractado por Towbarless al alinearse al eje guía golpea la cabina del puente que se encontraba extendido.
- 2.- Aeronave se encontraba en puente 26, próximo al proceso tractado en vehículo Towbarless, en dirección de posicionamiento a calle kilo al sur de intersección calle foxtrot e iniciar movimiento de retroceso, cuando impestivamente se cruzan dos vehículos por detrás del avión que transitaban por calle kilo de sur a norte, operador mecánico debió frenar bruscamente.
- 3.- El Operador del vehículo montacargas apoyaba el cierre de malla protección en la bodega delantera de la aeronave estacionada en remoto 35, al retroceder choca acople conexión de manguera de combustible que se encontraba en la trayectoria.
- 4.- Al término de la recepción en el puente 12 del B-747, el conductor del camión que se encontraba adosado a la aeronave, realiza el descenso de la carrocería de catering sin haber retraído la plataforma móvil, lo que provocó un contacto con el pliegue de conexión del ala con el fuselaje.
- 5.- Vehículo Cargo Loader, durante atención en el puente 20, al adosar el equipo a la bodega delantera del avión B-767, lo impacta con la baranda pasamanos aún desplegada.
- 6.- Ingreso de aeronaves cuádrimotors en los puentes 11, 12 y 14 al poner potencia en sus motores generan alto riesgo de jetblast hacia los remotos Q1, Q2, Q3 y Q4, durante la operación de embarque y desembarque de pasajeros hacia los buses y equipos de apoyo a las aeronaves.
- 7.- Tractor con equipos Dolly, se cruza bajo puente embarque mientras esta en movimiento de conexión con aeronave.
- 8.- Finalizada la asistencia en tierra a aeronave, camión escala es dejada sobre eje línea de seguridad del estacionamiento.

9.- Próximo a entrar a estacionamiento aeronave en puente 11, aun no retiran vehículo cargo loader y conveyor.

10.- Operadores de rampa con carro porta equipaje invaden zona delimitada de seguridad en la proximidad de un push back.

11.- Vehículo cargo loader funcionando dentro sitio estacionamiento, sin conductor.

### **ALGUNOS CASOS REALES**



**Aeronave próxima a push back y se invade zona de seguridad**



**Tractor de equipaje mal estacionando bloqueando la operación del camión de catering**





Caso N° 7



Caso N° 11



Caso N° 9

## Recomendaciones de Seguridad Según Normativa vigente.

Por lo anterior, es importante recordar a las empresas de Handling que operan en Ap. AMB, que la normativa aeronáutica que rige para las operaciones y plataforma y en el cual el SMS, basa su campo de acción preventivo, es el DAP 1401/1405, de seguridad operacional en el área de movimiento, del cual se les menciona algunos capítulos importantes.

- ❖ Operadores de equipo handling, deben **verificar que el área de seguridad esté libre de obstáculos.**

**DAP 1405, capítulo 2.3.11** señala; Las líneas aéreas y empresas que prestan servicio a las aeronaves, deberán retirar sus vehículos, equipos y carros del estacionamiento, a fin de dejar despejada el aérea para que sea usada por la empresa que atenderá el siguiente vuelo que llegue a ese aparcadero.

- ❖ Ante movimientos de remolque o autopropulsada, recuerda que la prioridad siempre es de la aeronave.

**DAP 1405, capítulo 2.4.4** dice; La responsabilidad de evitar colisiones con aeronaves estacionadas o taxeano, vehículos u objetos, durante las maniobras efectuadas por las aeronaves en las plataformas o al ingresar o salir de ellas, será de la Empresa Explotadora y/o del piloto al mando de la aeronave y el **capítulo 3.2.27** señala; Toda aeronave tiene preferencia de paso en cualquier condición o circunstancia, ya sea autopropulsada, remolcada o guiada con vehículo Foolw-Me. El no respetar el derecho de via de una aeronave se consideras una falta gravísima.

- ❖ Tener siempre presente que, al **adosarse a la aeronave u obstruida su visión de retroceder, debe estar con un señalero cuando realice esta maniobra.**

**DAP 1401, capítulo 5.5.14** letra g dice; Los conductores que tengan obstruida su visión de retroceso deben utilizar hombre guía para realizar esta maniobra, y el **capítulo 5.5.21** señala; Los vehículos que se acoplen al fuselaje de la aeronave, deberán contar con asistencia de un señalero y con sus sistemas de freno accionado.

**DAP 1405, capítulo 3.2.41** dice, Los vehículos y equipos que prestan servicio a las aeronaves (camión agua, camión baño, camión de aprovisionamiento a bordo,



cargo loader, montacarga, escala motorizada), para acercarse y salir de la posición de adosamiento a la aeronave, deberán hacerlo con apoyo y guía de un señalero.

- ❖ **Cumplir con el límite máximo de velocidad** dentro de la carpeta de seguridad que es no superior a una persona caminando.

**DAP 1401, capítulo 5.5.8** dice; Los vehículos no deberán exceder los 20 Km/hora.

**DAP 1405. Capítulo 3.2.1** señala; Todo conductor de vehículo, estará afecto a las disposiciones contenidas en la Ley de Transito N° 18.290 y sus modificaciones.

- ❖ En los **estacionamientos remotos Q1 al Q5**, expuestos al chorro de reactores de las aeronaves grandes que maniobran al ingreso de los estacionamientos **11, 12 y 14**.

**DAP 1401, capítulo 5.3.5** señala; Durante las maniobras efectuadas por las aeronaves en la plataforma, o al ingresar o salir de ella, el piloto al mando de la aeronave, prestara atención a las aeronaves estacionadas o rodando, vehículos, objetos o personas a fin de evitar accidentes.

**DAP 1405, capítulo 2.5.1** dice; Los usuarios deberán evitar los riesgos derivados de los flujos de los motores a reacción. Todos los vehículos y material rodante, deberán dejarse adecuadamente frenados y donde sea necesario. Con calzos, para minimizar el riesgo de movimiento bajo los efectos antes indicados, particularmente en lo referido a bandejas de carga (pallets) desocupadas sobre dollies y cargas sueltas sobre bandejas que deben estar cubiertas y aseguradas.

La DGAC, mantiene informado por NOTAM la restricción de potencia de motores a las aeronaves que ocupan los estacionamientos del 11, 12 y 14.

Asimismo, se ha dispuesto que el ingreso de aeronaves código E (B787, B777, B744, A330 y A340) a estos estacionamientos, sea remolcado con el fin de evitar el Jet Blast dirigido hacia las personas y equipos, en maniobras de embarque y desembarque en los estacionamientos Quebec (NOTAM A3840/18) de 29 de octubre 2018).

- ❖ **DAP 1401, capítulo 5.5.14** dice; El conductor de un vehículo deberá seguir las siguientes indicaciones:
  - a) Abandonar la plataforma, una vez concluida la maniobra de carga o descarga de la aeronave.

- b) No obstaculizar el tránsito a los vehículos que estén aproximando a la aeronave o retirándose de ésta.
- c) No transitar entre equipos o vehículos, que apoyan a una aeronave en plataforma
- d) No transitar bajo las alas de una aeronave o palas de un helicóptero.
- e) No cruzar por detrás de una aeronave, durante su puesta en marcha.
- f) No estacionar debajo de los puentes de embarque, respetando la línea de demarcación de la zona de seguridad.

Y el **DAP 1405** señala en el capítulo 2.3.11; Las líneas aéreas y empresas que prestan servicio a las aeronaves, deberán retirar sus vehículos, equipos y carros del estacionamiento, a fin de dejar despejada el área para que sea usada por la empresa que atenderá el siguiente vuelo que llegue a ese aparcadero, por otra parte el **capítulo 2.4.10**; Durante la puesta en marcha de los motores de una aeronave, sólo deberán permanecer en la zona de maniobras y de servicio de la aeronave, el personal y equipos de apoyo indispensables para la operación segura de la aeronave, además el **capítulo 3.3.34**; Se prohíbe circular con vehículos por debajo de los puentes de embarque o estacionar equipos de apoyo o vehículos dentro de su zona de seguridad, finalmente el **capítulo 5.3.2**; El personal de conductores, tomará las debidas precauciones para evitar su desplazamiento inmediatamente detrás de una aeronave si los motores están funcionando o cuyas luces anticollisión se encuentren encendidas. Asimismo, no podrá abandonar el vehículo en funcionamiento, ni dejarlo en lugar que no sea asignado para su estacionamiento.

- ❖ Actualizar protocolo de **notificación en caso incidentes en plataforma**.
- ❖ Falta de alerta situacional, **conciencia del reducido espacio en el sitio estacionamiento y la existencia de equipos y carga**.

**¡LA SEGURIDAD ES RESPONSABILIDAD DE TODOS,  
PERO TAREA DE CADA UNO...!**