



Los DT-GBA son documentos técnicos editados por el GBA de la CUBP, cuyo objeto es servir de apoyo en asuntos normativos y procedimentales relacionados con el carácter público de la especialidad de bombero de aeropuertos del Estado

DT-GBA-2 MODERNIZACIÓN DEL SSEI AEROPORTUARIO

Introducción

En este segundo documento técnico que edita el Grupo de Bomberos de Aeropuertos del Estado se van a desarrollar las conclusiones a las que indefectiblemente se llega en el DT-GBA-1, tras analizar las características que configuran al SSEI aeroportuario como servicio público esencial. Tal y como justifica ese primer documento técnico de referencia, el 92% de los servicios de bomberos estatales se componen de personal funcionario. Y si atendemos al carácter público de los empleos, el porcentaje asciende al 98,2% de la plantilla estatal de bomberos que trabajan prestando un servicio público.

También se aclara de forma suficiente la diferencia existente entre bomberos de empresa y bomberos de las Administraciones Públicas, clarificando las misiones de ambos y estableciendo un paralelismo absoluto entre los SPEIS públicos que prestan servicio en nuestros municipios y el SSEI aeroportuario.

El caso de AENA es especialmente relevante, pues se trata de bomberos profesionales que prestan un servicio público, con idénticas misiones y cometidos competenciales concretados en una especialidad, pero que han sido privados del carácter de empleados públicos por el propio Estado debido a cierta coyuntura económica por la que atravesaba el país en un momento, ciertamente difícil, de su historia reciente.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario



No obstante, superada esa etapa, y habiendo hecho el esfuerzo de contribuir con la máxima lealtad y paciencia posibles por parte de la plantilla estatal de bomberos aeroportuarios, ha llegado el momento de modernizar este servicio público y a los agentes que lo integran, y llevarlo al lugar que le corresponde.

El SSEI como servicio público

El modelo de servicio de bomberos aeroportuario que el Estado puede poner a disposición de los ciudadanos y ciudadanas ha de ir en consonancia con el modelo establecido por las Administraciones Públicas en el resto del territorio nacional. El hecho de que el ciudadano usuario de medios de transporte aéreo se encuentre en una infraestructura de interés general, en el que se ofrecen determinados servicios monetizables que se ponen a su alcance, no modifica en absoluto el carácter de servicio público esencial del servicio de bomberos.

Si un ciudadano hace uso de un medio de transporte, como puede ser un autobús de una empresa de transporte de viajeros por carretera, y éste sufre un accidente en una vía pública, a dicho lugar acudirán los bomberos públicos competentes. Si un ciudadano hace uso de un medio de transporte aéreo de una empresa de aeronaves, y sufre un incidente o accidente, a dicho lugar acudirán los bomberos competentes, en este caso especialistas de aeropuertos. En ambos casos se trata de ciudadanos a bordo de medios de transporte privados accidentados en espacio público. No obstante, en el primero de los casos se sobreentiende que realizar el salvamento de ciudadanos en un medio de transporte privado no convierte a los bomberos en personal privado, ni tiene por qué hacerlo, mientras que en el segundo caso se ha hecho un silogismo realmente erróneo de dicha situación que incluso ha acabado por llevarlo a la práctica. El hecho es que independientemente de cómo haya sido el accidente, a quién pertenezca el medio de transporte y de dónde haya tenido lugar, si se trata de ciudadanos en peligro las AAPP envían bomberos públicos en el 98,2% de las ocasiones. Y lo hace de esta forma porque tiene ciertas garantías y ventajas añadidas de cara al cumplimiento de la misión principal de los bomberos: **El salvamento de vidas.**

Esto significa que privatizar un servicio de bomberos público es una situación realmente excepcional que evidencia una clara anomalía dentro del sistema de protección civil.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

Características del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios Aeroportuario

El SSEI aeroportuario tiene un especial potencial como servicio público de bomberos ejemplar para el resto de servicios de bomberos del sistema nacional de protección civil.

Se trata de un servicio que, debido a sus cometidos competenciales, está altamente especializado y cuenta con profesionales cualificados. Además, dispone de idénticos materiales y equipos para la asunción de las mismas competencias en salvamento y extinción de incendios que el resto de servicios públicos de bomberos, con la diferencia de que sus vehículos tienen una capacidad y potencia extintora muy superiores. Y las AAPP harían muy bien en tenerlo en cuenta a la hora de acometer intervenciones, no sólo en el interior de la zona aire de los aeropuertos, sino también en las terminales y zonas urbanas e industriales del área de influencia de los mismos.

Siempre que la isócrona del SSEI sea inferior, la actuación de éste va a garantizar una potencia extintora capaz de sofocar por completo o limitar considerablemente el avance de un incendio de cualquier tipo. De la misma forma, un ciudadano que haya sufrido accidente de tráfico que haya tenido lugar en el área de influencia del aeropuerto va a contar con una esperanza de vida mayor si el SSEI acude en su ayuda en primera instancia. En este sentido, se ha recogido una muestra de las isócronas de 93 parques de bomberos municipales respecto de los 48 aeródromos públicos, resultando una isócrona media de 17 minutos, mientras que el SSEI aeroportuario mantiene una isócrona inferior a 3 minutos en el lado aire de los aeropuertos, lo que muestra una clara ventaja en eficacia operativa en su zona inmediata de actuación, y podría suponer una considerable reducción de isócronas en intervenciones del área de influencia aeroportuaria. Dicho estudio se puede ver en el DT-GBA-1 que precede a este documento.

La modernización del SSEI, enfocándolo como un verdadero SPEIS al servicio del ciudadano, con funciones operativas en el área de influencia aeroportuaria, podría suponer un aumento del 9% en el número de parques de bomberos públicos y del 6% de la plantilla estatal de bomberos públicos, simplemente haciendo uso de las infraestructuras y recursos ya disponibles.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

Áreas de influencia aeroportuaria

Para establecer los valores del tráfico aéreo se delimitan las zonas geográficas que influyen de algún modo en el tráfico de los aeropuertos. Éste área se puede dividir en dos zonas: La zona de influencia terrestre, que se corresponde con el área geográfica cuya población es potencial usuaria del aeropuerto, y la zona de influencia aérea, que se refieren a aquellas zonas donde se ubican los aeropuertos de partida u origen, generadoras de tráfico aéreo con el aeropuerto en cuestión.

Las zonas de influencia terrestre cuentan con parques de bomberos municipales en algunos de los municipios, y tal y como podemos ver en el DT-GBA-1 cuentan con isócronas elevadas respecto de las necesidades de extinción de incendios y salvamento de personas en términos generales. Y se dan multitud de ocasiones en las que tienen lugar siniestros o conatos que podrían solventarse por completo o reducir considerablemente su evolución si fuesen atendidos por SEEI de aeropuertos del Estado en primera instancia. A este respecto no existe un seguimiento de estos incidentes que introduzca un verdadero análisis de los requerimientos asociados y tenga en cuenta todos los recursos disponibles.

El SEEI aeroportuario tiene capacidad operativa suficiente como para actuar de forma directa, preventiva y subsidiaria en todas las zonas de influencia aeroportuaria terrestre, y cualquier programa de modernización de este servicio debería tener en cuenta no sólo el área inmediata de actuación del mismo, sino también una visión ampliada en cuanto a la cobertura asistencial al ciudadano, ya que además le es inherente como servicio público esencial.

Para hacer esto posible es necesario maximizar los recursos disponibles, poner en marcha procedimientos de actuación conjuntos entre el Estado y las AAPP competentes en materia de SPEIS locales, y dotar de la suficiente eficacia operativa y eficiencia presupuestaria a un servicio público a la ciudadanía. Cuestiones que deben partir de la base de la homogeneidad y autoridad de las dotaciones de bomberos participantes, puesto que ya existe una gran homogeneidad en materiales, equipos y, sobre todo, en las bases comunes de la formación contra incendios y el salvamento.

DT-GBA-2 Modernización del SEEI Aeroportuario

Contribuciones especiales para los SPEIS

En nuestro país se destinan muchos millones de euros a la ampliación y establecimiento de SPEIS que se reparten proporcionalmente, en función del número de pólizas asignadas a su área de actuación, entre los servicios de bomberos públicos. Dejando fuera al SSEI aeroportuario debido a las limitaciones impuestas por la privatización y la cada vez más reducida capacidad operativa.

La constitución de un O.A. para el SPEIS aeroportuario dotaría a este cuerpo de bomberos del correspondiente carácter de servicio público, lo que permite adoptar procedimientos de actuación directa o conjunta mediante acuerdos con el resto de AAPP competentes en materia de extinción de incendios y salvamento. De manera que pudiera quedar amparado por la legislación reguladora de las haciendas locales, y otra normativa asociada, como la de supervisión y solvencia de entidades aseguradoras, que establecen la prima del 5% sobre el 100% de las pólizas contra incendios, y el 5% sobre el 50% de las pólizas multirisgo, como contribuciones especiales para el establecimiento y ampliación de los servicios de bomberos.

En estos momentos el SSEI aeroportuario se ve privado de estas contribuciones especiales de las que sí gozan el resto de servicios públicos de bomberos, lo que les ha permitido realizar una modernización constante de flotas e instalaciones, mejorando cualitativa y cuantitativamente las partidas asignadas a los mismos.

Un servicio aeroportuario modernizado, que permita crecer sobre la base de la universalidad de las emergencias en el área de influencia aeroportuaria, además de traducirse en un mejor servicio al ciudadano, supondría una subsanación de este agravio comparativo que, a su vez, redundaría en una mejor gestión de los recursos.

Modelo de servicio público

Objeto y régimen jurídico

Las características del servicio de bomberos aeroportuario lo cualifican como un servicio público esencial que ha de quedar sometido enteramente al interés general, y al derecho público, en igualdad de condiciones que el resto de SPEIS existentes en el Estado.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

Para el correcto cumplimiento de los fines, funciones y competencias asignadas al servicio de bomberos aeroportuario, en los mismos términos y garantías que el resto de SPEIS públicos, se puede constituir el *Organismo Autónomo para el Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento Aeroportuario* adscrito, en principio, al Ministerio de Fomento, por ser éste el más afín al ámbito de actuación y cometidos del SSEI, bajo la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil; O a través de la Secretaría General de Transporte y de AESA, dependiendo del criterio del Gobierno a la hora de establecer el encuadre más oportuno respecto de su organigrama.

Se trataría, por tanto, de una entidad estatal de derecho público de las previstas en la sección segunda, artículo 98 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, disponiendo de personalidad jurídica pública diferenciada, patrimonio y tesorería propios, así como autonomía de gestión y plena capacidad jurídica y de obrar dentro de su esfera de competencias, debiendo corresponderle las potestades administrativas precisas para el cumplimiento de sus fines, sin perjuicio de las competencias atribuidas a la Intervención General de la Administración del Estado en cuanto a la evaluación y control de resultados de los organismos públicos integrantes del sector público estatal.

La creación de este organismo público correspondería al Gobierno mediante el tipo de norma jurídica más apropiada, así como la regulación del funcionamiento de régimen interno, ajustándolo a los términos previstos en un estatuto del que también debería disponer, así como de un convenio propio que regule las condiciones de trabajo del personal.

Principios de actuación:

En sus relaciones con la ciudadanía, el modelo se habría de sustentar sobre los principios de respeto a los derechos fundamentales y las libertades públicas, en los términos que establece la Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, debiendo actuar conforme a los principios de celeridad, oportunidad y proporcionalidad en el uso de los medios exigidos por las circunstancias de la intervención.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

En sus relaciones con otras Administraciones Públicas, el SSEI debería guiarse en base a los principios de cooperación, coordinación, colaboración, solidaridad, asistencia recíproca, responsabilidad, complementariedad, subsidiariedad y capacidad de integración, en orden a conseguir un servicio eficiente capaz de asegurar la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente en el área de influencia de los aeropuertos.

También resulta inherente actuar, en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con el principio de lealtad institucional, con objeto de que la celeridad en la información y la transparencia en la transmisión de órdenes favorezcan la pronta conclusión del siniestro con los menores daños personales y materiales.

Personal

Teniendo en cuenta sus especiales características, el personal operativo del Organismo Autónomo para el SPEIS Aeroportuario estaría conformado por las actuales plantillas operativas de bomberos de aeropuerto de AENA S.M.E. que prestan servicio en los aeropuertos y aeródromos públicos del territorio nacional, adquiriendo la condición de funcionarios de carrera mediante el correspondiente proceso de subrogación y funcionarización, en consonancia con el personal del resto de SPEIS públicos que también forman parte de los planes de emergencia aeroportuaria, así como del Sistema Nacional De Protección Civil.

Las actuales plantillas de bomberos de AENA S.M.E. siempre han mantenido un régimen de contratación basado en los principios constitucionales de igualdad, mérito y capacidad, así como los de publicidad, transparencia, imparcialidad, profesionalidad e independencia de los miembros de los órganos de selección y adecuación y agilidad del proceso selectivo.

El citado personal también ha gozado de la condición de empleado público, lo cual facilita el citado proceso de transferencia o subrogación, y da continuidad con dichos sistemas selectivos en el nuevo organismo.

Hasta la efectiva contratación por el Organismo Autónomo para el SPEIS Aeroportuario, al personal integrante del SSEI de AENA S.M.E. le serían de aplicación los Acuerdos o Convenios Colectivos bajo los que estén contratados.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

Organigrama administrativo

El organismo autónomo podría tener una estructura administrativa básica similar a la que se muestra en la figura 1.



Figura 1. Organigrama O.A. Para el SPEIS Aeroportuario

Transferencia de personal de AENA S.M.E. al nuevo O.A.

La plantilla que va a permitir la puesta en marcha del organismo autónomo de forma inmediata, sin requerir procesos formativos o de adecuación del personal externo a las necesidades y características específicas del puesto, pasa por la recuperación como empleado público de la actual plantilla del SSEI aeroportuario que gestiona la Sociedad Mercantil AENA, ya que cuenta con todos los requisitos necesarios para el correcto desempeño. Y ostenta además varias características que refuerzan su idoneidad:

- Han sido seleccionados mediante procesos que respetan los principios constitucionales recogidos en la legislación laboral referida al empleo público.
- Han tenido la consideración de empleado público en sus puestos de origen.
- Mantienen idéntico convenio con el ente público empresarial ENAIRE.
- Siguen siendo considerados bomberos de las Administraciones Públicas a efectos de aplicación del RD 383/2008 de coeficiente reductor de la jubilación.
- Están sujetos a la Ley 53/1984 de incompatibilidades del personal de las AAPP.

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

El proceso de transferencia de personal tiene soporte jurídico suficiente según lo dispuesto en el artículo 61.6 del RDL 5/2015 del EBEP, respecto del sistema selectivo de personal funcionario mediante concurso de méritos.

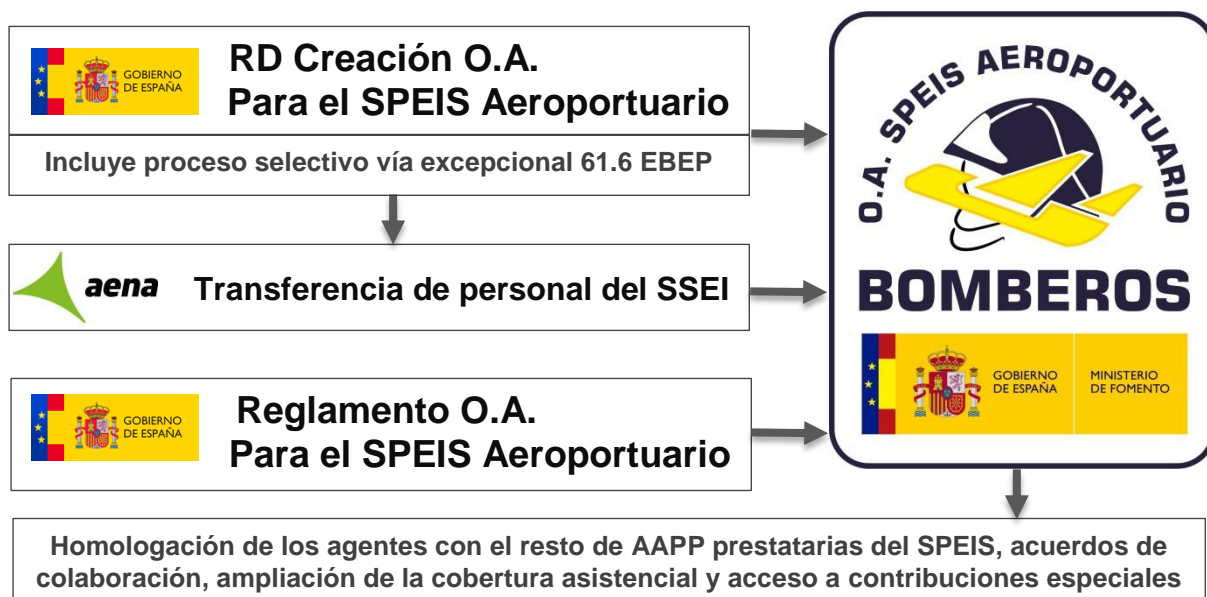
Para que dicho procedimiento pueda ajustarse a derecho, y según el citado Estatuto 5/2015, requiere ser aplicado mediante ley. Por ello, en aras de garantizar ese principio, puede resultar factible introducirlo en la misma norma que cree el O.A. Para el SPEIS Aeroportuario, de forma que ya quedase regulado el procedimiento de transferencia del personal que va a conformar la plantilla fundacional del organismo autónomo.

Una vez culminado el proceso de transferencia de personal por esta vía excepcional, los procesos selectivos se deberían ajustar de forma convencional a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de empleo público.

Reglamento de funcionamiento

El O.A. deberá contar, además de la norma que regule su constitución como organismo público, con un reglamento que regule el funcionamiento del mismo, así como las relaciones con el personal que lo integra, estructura del servicio, escalas y categorías del personal, funciones, derechos y deberes, formación, régimen disciplinario, órganos de participación, normativa aplicable al operativo aeroportuario de guardia, y todas aquellas cuestiones que pudieran afectar a su correcta organización.

Esquema del proceso



DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

Consideraciones finales

A través del documento técnico DT-GBA-1 se aporta un argumento que refuerza la consideración del SSEI como servicio público esencial, y el carácter potencial de los agentes que lo integran como empleados públicos y agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones.

En el presente documento técnico se aporta un modelo en el que subyace la necesidad de equiparar el modelo al de los SPEIS públicos, aportando un proyecto de servicio de bomberos integrador, así como la configuración jurídica idónea del mismo y su proceso simplificado de constitución.

Se trata, en definitiva, de modernizar el SSEI aeroportuario de una forma factible, acorde con la legislación vigente, que consolide las necesidades del mismo y las reivindicaciones existentes en el colectivo, y garantice la viabilidad, la sostenibilidad y la calidad del servicio público que se presta a los ciudadanos.

Una reforma que merece ser valorada por los órganos de Gobierno del Estado, y que no sólo se sustenta sobre la base fundamental *de que el SSEI Aeroportuario lo necesita sino, sobre todo, de que los Ciudadanos lo merecen.*



Coordinadora Unitaria de Bomberos Profesionales



Prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos de este documento sin la autorización expresa de la CUBP

DT-GBA-2 Modernización del SSEI Aeroportuario

Coordinadora Unitaria de Bomberos Profesionales. Apdo. 109, CP 22080. Huesca. España.
SECRETARÍA TÉCNICA GBA. gba@cubp.es

Septiembre de 2017
www.cubp.es