

## AUGC Madrid se reúne con la Jefatura del Servicio Aéreo de la Guardia Civil

El pasado día 16 de marzo AUGC Madrid mantuvo una reunión con el Coronel Jefe del Servicio Aéreo de la Guardia Civil, con el objetivo de seguir avanzando en los derechos de nuestros afiliados y establecer puentes de comunicación directa entre la Jefatura y la asociación, con la presentación de nuestra Secretaría General. El encuentro se realizó en un ambiente cordial y colaboracionista y esperamos que dé frutos para que se solucionen lo antes posible los problemas que las unidades nos han trasladado y que nosotros mismos observamos en cumplimiento de nuestra labor asociativa.

Además de la Secretaría General de AUGC Madrid, también acudió a dicha reunión el coordinador nacional del Servicio Aéreo de AUGC, Carlos Navarro, especialista mecánico de helicópteros y destinado en el Grupo de Material de Torrejón de Ardoz.

Una vez realizadas las presentaciones pasamos a tratar los asuntos que creemos de relevancia para los componentes de la especialidad y que fueron recogidos por nuestro coordinador nacional de las diferentes UHEL,s.

Sobre riesgos laborales, AUGC Madrid trasladó a la Jefatura las dudas que tienen muchos compañer@s sobre el seguro que les da cobertura, y en particular en la cláusula tercera de dicha póliza, donde dice *“El tomador del seguro y el asegurado deberán cumplir con la normativa aplicable en materia de seguridad y prevención de accidentes”*. En base a este punto y en el supuesto que ocurriese un incidente, existe la preocupación de que el seguro pueda poner algún inconveniente en el momento de cubrir las indemnizaciones al no establecerse las posibles medidas de seguridad (cascos de vuelo) de los agentes que utilicen los helicópteros en los diferentes servicios que se realizan, como por ejemplo tripulaciones o equipos GREIM.

La Jefatura aseguró que se da la importancia necesaria a la seguridad y que los cascos se dan por prioridades en función de las misiones que realicen las tripulaciones, ya que nunca va a necesitar la misma equipación un componente que realice 5 horas de vuelo en el transcurso de un año que un componente que realice más de 300 horas de vuelo en un año. Esto lo achacaron a que no hay una normativa conocida que obligue sobre el uso del casco en el helicóptero. En todo caso, también se nos comunicó que están totalmente convencidos de que cualquier necesidad en materia de seguridad y equipación personal hay que llevarla a los últimos extremos para garantizar la seguridad e integridad física de los/as agentes.

Sin embargo, y a pesar de esta afirmación, AUGC Madrid considera que los procedimientos, al no ser siempre los mismos, pueden dar lugar a dificultades en el futuro, como se sabe que ya ha ocurrido en el pasado. La ausencia de transparencia de los trámites que hay que seguir en caso de accidente es un obstáculo que no permite que nuestros afiliados tengan la seguridad y la tranquilidad adecuadas en caso de tener un accidente. En este sentido, desde AUGC Madrid consideramos imprescindible la transparencia de estos trámites y evitar que pueda haber problemas en el futuro con el cobro del seguro.

Otro punto tratado fue la necesidad de que el CES de los especialistas del SAER deberían revisarse, puesto que la última respuesta de la que tenemos conocimiento del consejo de la

Guardia Civil en relación a la equiparación de los componentes que forman la especialidad aérea se sustentaba en el artículo 4.B del Real Decreto 950/2005 de 29 de Julio, y en este se atiende a retribuir las condiciones particulares o singulares de algunos puestos de trabajo en relación a su “dificultad técnica, responsabilidad, incompatibilidad, peligrosidad o penosidad.”

AUGC solicitó que en relación con esta contestación se tratase de promover una acción desde la jefatura del servicio aéreo para impulsar a todo el personal de la unidad. Sería conveniente que todos percibiéramos la misma cantidad de dinero como complemento de especialidad. Fundamentamos nuestra petición en los siguientes puntos:

- Primero, porque todos en nuestro trabajo tenemos una gran dificultad técnica.
- En segundo lugar, todos tenemos que realizar una formación reglamentada que nos capacita para realizar nuestro trabajo.
- En tercer lugar, todos los especialistas debemos realizar nuestros trabajos con la máxima responsabilidad puesto que si no fuera así este Servicio Aéreo no hubiese llegado donde ha llegado.
- Por último, todos los componentes que tengan que hacer uso de las aeronaves están asumiendo la misma peligrosidad o penosidad en caso de accidente.

Se nos recomendó no solicitar equiparaciones con los pilotos u otros puestos que asumen distintas responsabilidades y que dicha equiparación en responsabilidades no les parecía justa. En este apartado nos faltó matizar que normalmente dichos puestos en los que tienen distinta responsabilidad normalmente están ocupados por componentes de empleo mayor y que, a la par, tienen una mayor retribución por su empleo. En todo caso, se nos repitió que buscar formas alternativas de solicitar más recursos económicos para el personal lo ven totalmente positivo.

Por nuestra parte insistimos en que la Jefatura, si no había inconveniente, hiciera lo posible para hacer llegar a quien fuera necesario nuestra propuesta, pues entendemos que se le daría más fuerza. La Jefatura se mostró de acuerdo, pero nos explicó que no era de su competencia.

Otro de los temas tratados fueron las condiciones en las que está el helicóptero destinado en Mauritania. En AUGC Madrid consideramos necesario que se realicen las gestiones pertinentes para la habilitación de un hangar para la aeronave, puesto que la climatología en aquel país es muy adversa tanto en invierno y verano y esto puede afectar directamente a las condiciones y estado de la aeronave y en consecuencia a la seguridad de los agentes que utilizan estos medios. Así se lo comunicamos a la Jefatura, y el coronel nos informó de que ya tienen un hangar casi preparado para el helicóptero destinado en aquel país y que tan solo están pendientes de contratar los servicios necesarios de agua, luz y seguridad, por lo que en el plazo de un mes se espera poder tenerlo operativo para nuestros efectivos allí destinados.

Dada esta situación, solicitamos que, una vez cumplidos los plazos establecidos para la inspección programada de la aeronave que esté destinada en Mauritania, se tuviese en cuenta la posibilidad de que el mantenimiento programado se realizase en la empresa Airbus, para una revisión más exhaustiva y profunda.

Sobre las comisiones de servicio, propusimos la posibilidad de crear una bolsa pública gestionada por la plana mayor de personal para cubrir las posibles comisiones que se produjesen en el servicio aéreo con el fin de que los técnicos de toda España puedan adquirir experiencia en distintos entornos de trabajo. Se nos contestó que se estudiaría y que el teniente coronel jefe de operaciones es el máximo responsable en la gestión del personal necesario para cubrir las distintas necesidades del Servicio Aéreo.

Otro de los problemas que se le trasladó a la Jefatura fue la conducción de los vehículos de arrastre de las aeronaves. Esta conducción la realiza personal no cualificado para esta tarea por no disponer de la titulación adecuada. La Jefatura achacó el problema de falta de cursos por parte del Servicio de Material Móvil (SMM) y nos informó de que se está valorando la compra de arrastres eléctricos. Incluso se había estudiado la posibilidad de dar la titulación al personal, utilizando autoescuelas. AUGC se ofreció para exponer el problema que existía a la hora de titular al personal necesario para la utilización de los equipos de arrastre de las aeronaves ante la Jefatura del SMM.

Por último y fuera de orden se nos permitió exponer la problemática que existe con el personal destinado en la oficina de documentación del SAER, donde están destinados Cabos y Guardias procedentes de distintas planas Mayores de la Guardia Civil. Su trabajo en dicha oficina consiste en documentar todas las intervenciones que se realizan con motivo del mantenimiento programado de las aeronaves, pero no poseen ninguna formación técnica titulada para realizar su cometido, por lo que, a pesar de poner el máximo interés en hacerlo lo mejor que les aconsejan sus compañeros, desearían poder realizar cursos de especialización en documentación técnica de aeronaves.

La Jefatura nos dijo que los interesados en hacer estos cursos deberían hacérselo saber a su jefe de unidad para poder hacer un estudio de los cursos disponibles y tratar de que los realicen. Bajo esta premisa, desde AUGC Madrid recomendamos a tod@s los compañer@s interesados en recibir formación que soliciten este tipo de cursos.