

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes, 7 de junio de 2010; 12:00 h local¹, aproximadamente
Lugar	Aeropuerto de Girona

AERONAVE

Matrícula	EI-DAX
Tipo y modelo	BOEING 737-800
Explotador	Ryanair

Motores

Tipo y modelo	CFM 56-7B26 turbofan engines
Número	2

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	42 años	28 años
Licencia	Piloto transporte de línea aérea	Piloto transporte de línea aérea
Total horas de vuelo	2.897:35 h	1.603:00 h
Horas de vuelo en el tipo	2.290:14 h	1.264:00 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			6
Pasajeros		1	161
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación comercial – Transporte aéreo
Fase del vuelo	Embarque

INFORME

Fecha de aprobación	3 de mayo de 2012
---------------------	--------------------------

¹ La referencia horaria en el informe es la hora local. La hora UTC se obtiene restando 2 a la hora local.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del accidente

El 7 de junio de 2010, durante el embarque por las escaleras delanteras en un avión modelo Boeing 737-800, una niña pequeña que iba en brazos de su padre, cayó desde la parte superior de la escalera al suelo a través del hueco existente entre el pasamanos y la plataforma superior de dicha escalera.

Posteriormente, tras ser atendida por los servicios médicos del aeropuerto, la niña embarcó realizando el vuelo hasta su destino, donde tras recibir atención médica en su centro Local de Accidentes y Emergencias, se le diagnosticó fractura menor de cúbito y radio del antebrazo izquierdo.

1.2. Información sobre la tripulación

Ambos pilotos disponían de las licencias y habilitaciones pertinentes para la actividad que estaban llevando a cabo.

1.3. Información adicional

1.3.1. Descripción de las escaleras delanteras del B-737

Algunos aviones Boeing 737 están equipados con escaleras retráctiles en la puerta delantera izquierda de la cabina. Ello permite la realización del embarque y desembarque de pasajeros sin necesidad de equipo suplementario de tierra. Estas escaleras incluyen un pasamanos a cada lado. Para superar la distancia entre el extremo superior de los pasamanos y el fuselaje, se añaden otros elementos extensibles manualmente fijados a los principales, de manera que una vez desplegada la escalera, están en posición extendida y asegurados al marco de la puerta de entrada. Cada pasamanos extensible está sujeto por una riostra también extensible desde el rail lateral inferior de las escaleras (véase Figura 1).

1.3.2. Información de la actuación de los equipos de emergencia

El personal de tierra de la Compañía Lesma Handling, que realiza el servicio de handling de la compañía Ryanair en el aeropuerto de Girona, conforme a su «Instrucción de Asistencia Sanitaria» y una vez tuvo conocimiento del suceso, avisó al Centro de Coordinación Aeroportuaria —CECOA—, para que solicitara asistencia sanitaria urgente en aeronave dado que había una niña herida tras haber sufrido una caída.

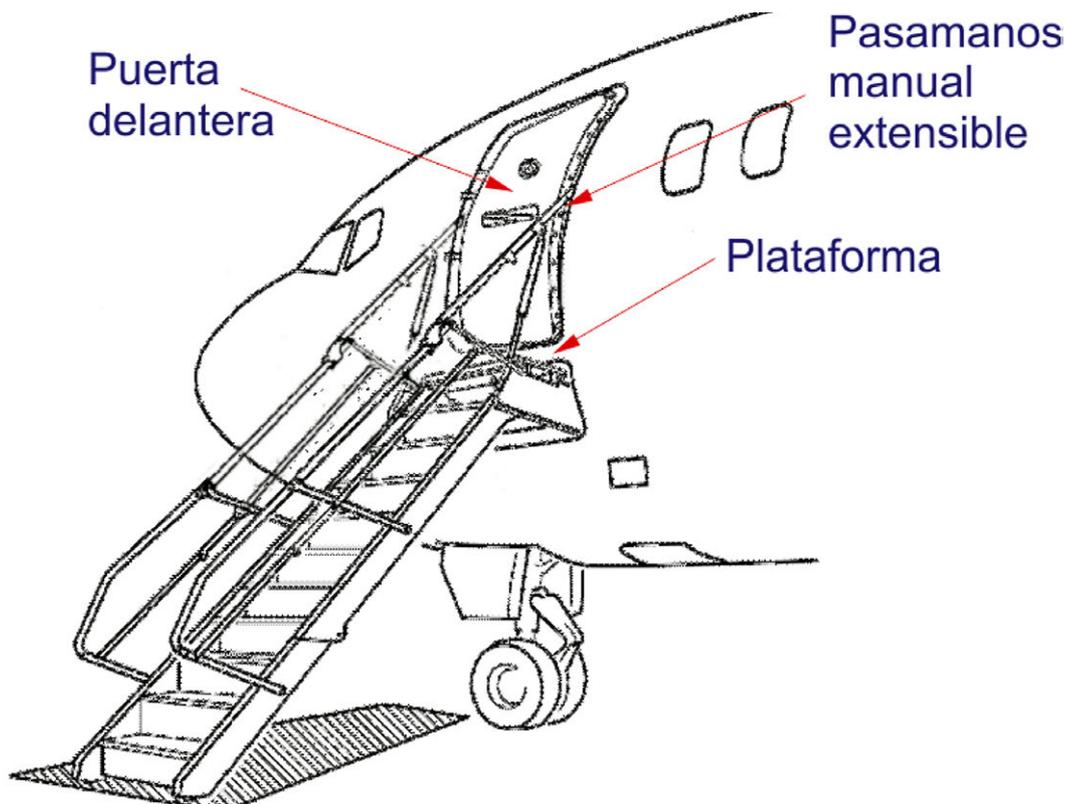


Figura 1. Escalera delantera B-737

La Asistencia sanitaria, tras informarse de las circunstancias del suceso procedió a realizar la valoración y alcance de las lesiones de la niña, determinando que no había gravedad ni riesgo vital alguno, pero que era necesaria la realización de pruebas diagnósticas complementarias en un centro sanitario.

Los padres desistieron del traslado al hospital, indicando que si estaba fuera de peligro preferían llegar a destino y no perder el vuelo.

Se recomendó en todo caso asistencia médica con urgencia a su llegada al destino para valoración radiológica.

1.4. Antecedentes

Como resultado de varios accidentes similares en los que se hallaban involucrados niños pequeños, la FAA publicó en septiembre de 2007 un Boletín de Información de Aeronavegabilidad Especial (SAIB). Este fue distribuido a todos los operadores de Boeing 737 y recomendaba a los propietarios y operadores cumplir el Boeing Service Bulletin (SB) 737-52-1157 y el Monogram Systems Service Bulletin (del fabricante de las escaleras) SB 870700-52-2130.

Estos boletines requerían la instalación de placas de advertencia —en referencia a la necesidad de que los niños pequeños deben estar asistidos por un adulto durante el proceso de embarque o desembarque— en las contrahuellas de los escalones de las escaleras y en las puertas, de manera que fueran visibles en posición abierta, además de añadir material antideslizante en la plataforma superior y en las barandillas laterales.

El SAIB también llamaba la atención sobre el hecho de que Boeing había revisado el Manual de Tripulante de Cabina de Pasajeros («Flight Attendant Manual») el 29 de octubre de 2008 para los aviones de la serie 737, que advertía sobre la necesidad de que los operadores prestaran especial atención a los pasajeros que embarquen con niños pequeños o que tengan necesidades especiales.

Así mismo, con motivo de un accidente similar ocurrido en el aeropuerto de Londres el 17 de julio de 2009, el Air Accidents Investigation Branches (AAIB) realizó una investigación del accidente cuyo informe fue publicado en agosto de 2011. En dicho informe se recogen tres recomendaciones de seguridad:

- Que Boeing establezca un proceso para informar a los operadores de todos los aviones comerciales Boeing de los cambios en el Manual de Tripulante de Cabina de Pasajeros.
- Que Ryanair revise sus procedimientos actuales de embarque y desembarque de manera que se facilite asistencia a los pasajeros acompañados por niños o que tengan necesidades de atención especiales.
- Que Boeing revise el diseño de la escaleras delanteras de los Boeing 737 con la intención de añadir una barrera desmontable que minimice la posibilidad de caídas de niños a través del hueco entre el pasamanos extensible y la plataforma superior.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Según el testimonio de varios testigos, en el momento del embarque la niña iba en brazos de su padre, quien además llevaba las manos ocupadas con los pasaportes, tarjetas de embarque y equipaje de mano.

El Boeing 737 es uno de los aviones que usa escaleras integradas para facilitar el embarque y desembarque sin requerir la presencia de escaleras basadas en tierra o de pasarelas telescópicas. Cuando se despliega la escalera, las barandillas extensibles a ambos lados de la escalera, pretenden dar protección contra las caídas laterales y los pasamanos extensibles contra las caídas desde la plataforma superior. Aunque estos pasamanos extensibles protegen correctamente contra las caídas de las personas adultas, el hueco existente entre el pasamanos y la plataforma representa un peligro para los niños pequeños que estén embarcando o desembarcando del avión, ya que es lo suficientemente grande como para permitir su paso a través de él con el consiguiente riesgo de caída.

Varios sucesos iniciales dieron lugar a la publicación del FAA SAIB NM-07-47 en septiembre de 2007 que recomendaba a los propietarios y operadores cumplir el Boeing Service Bulletin (SB) 737-52-1157 y el Monogram Systems Service Bulletin (del fabricante de las escaleras) SB 870700-52-2130, además de la modificación del Flight Attendant Manual del Boeing 737.

Este manual se facilitó a los operadores en la entrega del avión y pretende ser una guía para desarrollar el Manual de Procedimientos y Equipamiento de Seguridad / Tripulación de Cabina para satisfacer los requisitos legales. En el caso de que el Manual sea modificado, no hay un servicio de revisión que asegure que los operadores actuales reciban la información modificada.

En cuanto a los boletines, aunque aumentan la protección contra el resbalamiento en la plataforma superior e implantan indicaciones visuales de un potencial peligro de riesgo de heridas a las personas, no proveen protección física contra la caída de los niños a través del hueco.

En este sentido van dirigidas las recomendaciones emitidas por el AAIB en agosto de 2011, insistiendo en la necesidad de establecer un control que garantice que cualquier modificación en el Manual de Tripulante de Cabina de Pasajeros es conocida por los operadores, que se revisen los procedimientos de embarque y desembarque de modo que se facilite asistencia a los pasajeros acompañados por niños o aquellos que tengan necesidad de atención especial y que se revise el diseño de las escaleras de modo que se añadan barreras que impidan o disminuyan la posibilidad de caídas entre el pasamanos y la plataforma de las escaleras.

Por tanto, la CIAIAC considerando que las recomendaciones emitidas por el AAIB resultan necesarias y suficientes, se reafirma en sus contenidos, no estimando oportuno emitir recomendación adicional alguna para evitar así cualquier duplicidad.