



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES SECRETARIA GENERAL FEDERAL

El pasado 20 de Junio, AENA ha firmado con los sindicatos presentes en la Coordinadora Sindical Estatal, constituida ese mismo día, el documento relativo a la Certificación Técnica de Instalaciones de Navegación Aérea. El acuerdo final no difiere mucho del que conocíamos desde hace meses cuando UGT y USO, antes de las elecciones, se oponían a firmar. La intención del presente documento no es la de evaluar dichos detalles, sino el conjunto del documento en sí.

La posición de FSAI hasta el momento, al no haber tenido opción a participar en la redacción del mismo y al objeto de no especular, ha sido la de esperar a la firma del acuerdo. Ahora creemos que es el momento de expresar nuestra postura sobre el acuerdo, para que los ingenieros y técnicos de Navegación Aérea que opten al mismo, lo hagan con el conocimiento necesario de lo que ello supone, sobre todo en los aspectos que el documento omite.

1.- ¿De donde proviene la certificación técnica?

La "re-creación" de la Certificación Técnica, obedece a una estrategia de AENA para demostrar a la DGAC (Autoridad Nacional de Supervisión de España), que es capaz de mantener una política adecuada de gestión de calidad. En contra de lo argumentado en el acuerdo, la certificación técnica no esta recogida en la normativa específica del Cielo Único Europeo, y lo que hace en realidad, es crear un grupo de "responsables directos" de las instalaciones y sistemas de Navegación Aérea.

La figura de la certificación técnica proviene desde la época en la que la DGAC gestionaba la Navegación Aérea en España. La creación del ente público AENA en el 1992, conllevó la desaparición, entre otras muchas cosas, de la figura del certificador de la "carrera profesional" que entonces se instituyó. No obstante, en Octubre de 1998 se publicaba la "Instrucción Conjunta DGAC-AENA por la que se establecen los procedimientos transitorios para la supervisión de instalaciones del SNA en España", en su Anexo A, se incluyen unas enmiendas al entonces en vigor MGM 1000.1a, donde se regulaba la función de la certificación técnica, pero ya dentro de AENA.

En Marzo del 2002, se publica el documento: "Certificación Técnica de Instalaciones de Navegación Aérea, Doc 1210.1/NA". En este documento se pormenoriza de una manera mas detallada y completa lo que debería de ser una política de Certificación Técnica de Instalaciones.

FSAI es miembro de:





FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES SECRETARIA GENERAL FEDERAL

Sin entrar a valorarlo con detenimiento, vemos que en lo relativo a las funciones, selección y formación, está a años luz de las que ahora se nos presentan. Dado que no hay ninguna comunicación en contra que sepamos, el citado DOC 1210.1/NA debe de seguir vigente en la actualidad.

Pero es que la Certificación Técnica, se recoge también en el actualmente en vigor MGM 1000.2/NA, asimismo de fecha de Marzo del 2002. En él se dan una serie de directrices acerca de la política, bases, requisitos del personal, etc. implicados en la certificación técnica de instalaciones.

En Europa y a través de las regulaciones emitidas por la EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea), la certificación técnica también está presente, por ejemplo, en los procesos que se realizan en la fabricación y mantenimiento de aeronaves y sus componentes. Por otro lado la propia DGAC, con sus inspectores, verifica la operatividad de las aeronaves otorgándoles el correspondiente "Certificado de Aeronavegabilidad", necesario para que pueda ponerse en vuelo. .

2.- El seguro de responsabilidad civil

En el acuerdo, se hace mención al seguro de responsabilidad civil de Aena (póliza de Responsabilidad Civil de Aviación. Consideramos que, al menos, los aspirantes a certificadores deberían tener conocimiento pleno de las condiciones de dicha póliza, que se les informe de cuales serían las responsabilidades civiles y penales del certificador en caso de incidente o accidente aéreo, y de la cobertura por parte de Aena de la responsabilidad penal, en el caso de que la tengan prevista, pues del documento no se deduce esa cobertura. La responsabilidad penal, nos tememos que al ser esta personal, recaiga sobre el personal certificador de las ayudas o sistemas implicados en un accidente / incidente, desvinculándose AENA de dicho proceso.

Antes de la existencia del certificador, en caso de accidente o incidente aéreo, el LRMI y las grabaciones, eran pruebas del proceso de investigación para determinar la causa de los hechos. Si éstos determinan que el motivo es imputable al técnico de servicio, sobre él recae toda la responsabilidad. Pese a todos los desmentidos que al respecto AENA hace y hará, queremos hacer mención a que con el certificador se crea un





responsable más directo y se diluye aún más la responsabilidad de la empresa. De todos los interesados es conocido el accidente de Überlingen – Lago Constanza (Frontera Suizo - Alemana). A día de hoy, con el juicio visto para sentencia, están directamente imputados, entre otros, los técnicos que intervinieron la fatídica noche, pero no la entidad prestadora del servicio. Una vez más, vemos que el técnico es el eslabón más débil de la cadena de responsabilidades, recayendo sobre él, todo el peso de la Justicia.

3.- Sobre el sistema de selección de los certificadores

Para la primera convocatoria, se seleccionará a los candidatos con un test. Consideramos que una batería de preguntas tipo test, elegidas por la Comisión Paritaria de Promoción y Selección –CPPS-, no es el método más adecuado para evaluar el grado de capacitación de partida del aspirante, compuesto éste por sus conocimientos teóricos, prácticos y por su experiencia. En esta primera selección sólo se evaluará el conocimiento teórico. Por otra parte, tanto en el anteriormente citado DOC 1210.1 /NA como en el MGM 1000.2/ NA, se hace referencia expresa a que el certificador debe demostrar tanto conocimientos como experiencia práctica. Por tanto creemos que el proceso de selección es completamente inadecuado.

Con el método acordado, en una primera convocatoria, se crearía un grupo de certificadores, que no tendrían que ser necesariamente los más capacitados, pero que adquirirían durante 3 años la experiencia suficiente para que en la segunda convocatoria, cuando ya se tuviese en cuenta la experiencia de los candidatos, estos ya habrían adquirido cierta ventaja sobre los que realmente podrían haber sido los más apropiados. Este sistema nos parece injusto, y además dejaría una puerta abierta a que la empresa introdujera el perfil personal que le interesara, y no el que incida en la calidad y seguridad del servicio.

En el presente acuerdo, paradójicamente no se cita o se omite la acreditación del certificador, tal y como se recoge en los documentos previos. Dicha acreditación mantendría su vigencia en tanto en cuanto el certificador realice sus tareas periódicas de certificación y de mantenimiento preventivo de la instalación que certifica, debiéndose renovar en caso de que alguna de las circunstancias anteriores no se cumpliera, o que la instalación hubiese sufrido una modificación importante.





FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES SECRETARIA GENERAL FEDERAL

El método de selección pactado evidencia que los firmantes del acuerdo, (gestores de Aena y representantes sindicales), acuciados por la necesidad de la inmediata creación de la figura del certificador, únicamente tienen capacidad de decidir sobre el test teórico a realizar, pues para ello solo hay que copiar lo que figura en los manuales y normativas técnicas, o referirse al cuestionario que se va a editar, al efecto, en la UPM. Sin embargo, no se atreven a valorar los conocimientos prácticos, pues para ello hay que consensuar los conocimientos de los múltiples profesionales expertos de este colectivo, que a diario y desde hace años trabajan con cada uno de los diferentes sistemas e instalaciones de NA a certificar. Entre los firmantes y sus asesores no reúnen la totalidad de los elementos de juicio ni el tiempo necesarios para llevar a cabo esta tarea.

4.- Certificación Inicial

Por otra parte, encontramos que en el presente acuerdo se omite la Certificación Inicial de instalaciones, o sea aquella que tiene por objeto garantizar que una nueva instalación cumple con los requisitos necesarios para poder integrarse en el SNA. Este tipo de certificación será importante a la hora también de certificar instalaciones que hayan sufrido modificaciones significativas. La certificación aquí referida, debería tener como objetivo el garantizar que una instalación de Navegación Aérea mantiene íntegramente los requisitos iniciales para los que fue diseñada.

5.- Supervisión técnica de ACC's y TWR's

El documento no recoge la certificación del equipamiento de supervisión técnica, en lo que entendemos un desconocimiento de esta ocupación por parte de los sindicatos firmantes, y un intento de la empresa de reducir los sistemas a certificar y el personal que accede a la certificación, abaratando de esta manera, el coste total de la implementación de la certificación técnica. ¿Qué hacemos con las supervisiones de SACTA, VICTOR, REDAN, SCFT, SCV, Radioenlaces, SRG, grabadores, CAFSAT, UCA, telemandos y un largo etc.?

Esta cuestión nos lleva asimismo a preguntarnos cuales serán las fichas de ocupación modificadas con la inclusión de la figura del certificador.

Una parte importante de la cadena de seguridad es el conocimiento, en tiempo real, del estado de las ayudas a la navegación y el de los sistemas de gestión ATM. Una deficiente función de supervisión técnica, tendría como consecuencia que, de verse alterado el tiempo de respuesta ante cualquier anomalía en los citados sistemas, afectaría a la cadena de toma de





FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES SECRETARIA GENERAL FEDERAL

decisiones, tanto del controlador como del piloto, con la consiguiente merma en la seguridad aérea. Así las cosas, creemos que este documento de certificación técnica no tiene vocación de conseguir un mejor servicio sino cubrir el expediente (Aena y sus prisas) y evitar que parte del personal acceda a la certificación.

6.- Formación de los certificadores

En el documento firmado, vemos con consternación como se pasa por el tema de puntillas y sin llegar acuerdos concretos. Con el modelo de formación que Aena esta dando al colectivo de ingenieros y técnicos de navegación aérea visto hasta ahora, nos podemos hacer una idea de cuál va a ser la formación que reciban los certificadores y sus formadores. Ni de lejos se hace mención a la opción de un centro único de formación homologado, de la misma forma que se hace con los técnicos de mantenimiento de aeronaves, pilotos, controladores y con el personal que ejerce nuestra profesión en países del entorno europeo y mundial.

Estas cuestiones fueron planteadas en su momento por FSAI ante los responsables de N.A. que dado los resultados vistos en el acuerdo, han decidido obviar por razones evidentes.

7.- Dotación económica

A la hora de cuantificar la cantidad económica con la que se dota al certificador, cantidad que hasta las elecciones sindicales era insuficiente para alguno de los sindicatos firmantes, la seguimos considerando insuficiente en relación con la responsabilidad asumida, siguiendo la línea habitual de AENA: ser uno de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea mas caros de Europa y el que menos invierte en salarios y formación de su personal técnico.

Desde FSAI seguimos opinando que la solución pasa por la adopción por parte de Aena de un esquema de Licencia Profesional para el personal técnico y de ingeniería que presta sus servicios en Navegación Aérea. Licencia que debería ser supervisada por la Autoridad Nacional de Supervisión Española, con los correspondientes criterios de acceso, formación y carrera profesional, semejantes a los de los países europeos que, en el entorno del SES, tienen ya implementada la citada Licencia Profesional.





FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES SECRETARIA GENERAL FEDERAL

En este sentido, creemos que un buen comienzo sería el de iniciar de una manera real y efectiva un proceso serio de habilitación del personal que realiza tareas relacionadas con la seguridad. El reglamento 2096/2005, habla de garantizar la competencia y la motivación del personal que realiza las citadas tareas. A día de hoy, los únicos pasos que se han dado a tal efecto han sido el envío del conocido documento de asignación de tareas relacionadas con la cadena de seguridad. Asimismo, durante el proceso de certificación de AENA como Proveedor de Servicios de Navegación Aérea, fuimos testigos de la aplicación parcial de la ESARR5 y de la olímpica omisión de las recomendaciones contenidas en sus EAM (material guía) acerca de la formación para la cualificación del personal técnico y de ingeniería.

Para concluir, como profesionales del sector, consideramos que el mantenimiento moderno de los sistemas e instalaciones de Navegación Aérea se debería fundamentar en:

1º Garantizar la máxima continuidad en la prestación del servicio mediante una supervisión continuada y en tiempo real del estado de los sistemas e instalaciones y en poder dar la máxima rapidez y capacidad de respuesta ante un fallo y, sin coaccionar a los controladores para que sigan controlando en cualquier circunstancia, incluso sin la presencia de un técnico debidamente cualificado.

2º En la competencia acreditada y mantenida de todo el personal directamente implicado en la cadena de seguridad, concedida y supervisada por un estamento independiente y debidamente autorizado, no como se viene haciendo hasta ahora, mediante un simple registro de los cursos de obligada asistencia para este personal los cuales no son evaluados los conocimientos adquiridos, limitándose únicamente a certificar una posible asistencia.

3º En la adaptación y cumplimiento de las normativas y reglamentaciones dictadas por las autoridades competentes europeas y no en certificados de calidad que para nada tiene que ver con ellas ni con el ámbito de la seguridad aérea.





FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES SECRETARIA GENERAL FEDERAL

Solo si los puntos antes citados se cumplen, comprenderíamos la adopción de la Certificación Técnica como “cierre” del último eslabón de la “cadena de seguridad”. Cadena que, como ya explicamos, iría desde la licencia profesional de Pilotos, Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, Controladores, Técnicos e Ingenieros de Sistemas de Navegación Aérea, hasta la certificación de aeronaves y de instalaciones de Navegación Aérea.

Los anteriores pasos, obviamente deberían de contar con el proceso de consultas y negociación apropiados entre los representantes de los colectivos profesionales implicados. Solo así se garantizaría la total independencia de los acuerdos tomados en aras de la Seguridad Aérea, del puro “mercadeo sindical”.

De la misma forma que el certificador adquiere la responsabilidad de lo que firma, los firmantes de este acuerdo de certificación, también asumen la responsabilidad de lo firmado.

FSAI es miembro de:

