



Gestión de la Seguridad, Manual General de Mantenimiento y Certificadores

Durante el año 2007, la Dirección General de Aviación Civil (en adelante DGAC) en el cumplimiento de sus funciones como Autoridad Nacional de Supervisión de Navegación Aérea, ha llevado a cabo diversas inspecciones en las instalaciones operativas CNS/Aut de Navegación Aérea.

Los inspectores de la DGAC han encontrado en esas múltiples inspecciones, generalizados y graves incumplimientos de la normativa aplicable, como así han reportado en sus informes de No Conformidades posteriores a esas inspecciones.

Fuentes de N.A. nos han proporcionado los informes de No conformidades remitidos por la DGAC, donde se detallan entre otros, los siguientes cúmulos de graves incumplimientos:

- La no utilización de la herramienta GESNA para la gestión de las incidencias técnicas relacionadas con los sistemas CNS/Automatización, de obligado cumplimiento según lo establecido en el punto 9.2.9 del procedimiento de "Notificación y Gestión de Incidencias de Seguridad de Navegación Aérea";
- La no actualización de la documentación técnica en instalaciones;
- La caducidad de calibración en instrumentos de medida en instalaciones operativas;
- La falta de acreditación del personal que realiza tareas relacionadas con la seguridad;
- La no aplicación de certificaciones técnicas en las instalaciones según lo dispuesto en el Manual General de Mantenimiento 1000.2 NA

Vamos a centrarnos en este último punto, para analizar la forma en que Aena da respuesta y corrige estas No Conformidades.



Después de haberse producido las inspecciones por parte de la Dirección General de Aviación Civil, y tras conocerse los informes de No Conformidades, Aena publica en Diciembre de 2007 la nueva versión del Manual General de Mantenimiento 1000.2 NA v2 (en adelante MGM). En esta versión entre otras estratégicas modificaciones, sencillamente elimina la Certificación Técnica de Instalaciones del citado MGM.

Es decir, Aena ante un incumplimiento grave relacionado con la Seguridad Aérea, en lugar de corregirlo, modifica la normativa interna que lo regula, haciendo desaparecer el citado incumplimiento.

Como muchos de vosotros (afiliados y no afiliados) nos habéis pedido al sindicato FSAI, hemos procedido a denunciar a la DGAC, la nueva publicación del MGM Version 2.0 de Diciembre 2007, pues como nos habéis dicho atenta contra la propia dignidad de vuestra/nuestra profesión y efectivamente así lo entendemos nosotros.

Este tipo de actuaciones, da idea del tipo de Gestores que están al frente de una organización como Navegación Aérea, que debería ser ejemplo de una Gestión orientada a conseguir los más altos niveles de calidad y seguridad, y sin embargo está alcanzando los más altos niveles de cumplir el expediente a costa de lo que sea, incluida la Seguridad Aérea.

Para nuestra sorpresa, ahora se anuncia de nuevo el proceso de selección de certificadores de instalaciones, y probablemente también asistiremos en breve a la publicación una nueva versión del Manual General de Mantenimiento con la reincorporación de la figura de Certificación. ¡Que rápido caducan los Manuales Generales de Mantenimiento en Aena! ¿Será debido a las “sugerencias” de la Dirección General de Aviación Civil en este sentido?

Desde su inicio, en torno al proceso de creación de Certificadores de Navegación Aérea, se ha extendido una cortina de humo, de manera que se pretendía hacer ver que lo único que afectaba la normativa asociada al Cielo Único Europeo al colectivo de Técnicos e Ingenieros de Navegación Aérea era precisamente la Certificación Técnica de instalaciones. Nada más lejos de la realidad, y sin embargo esta explicación es la que



más frutos ha conseguido, de cara a incentivar la desinformación y desunión del colectivo.

El verdadero cambio que plantea para los Técnicos e Ingenieros la normativa relacionada con el Cielo Único Europeo, es la obligatoriedad para los proveedores de Servicios de Navegación Aérea de garantizar la Competencia, la Formación y la Motivación del personal que realiza tareas relacionadas con la seguridad, lo que implica tácitamente y como primera medida urgente, la reapertura del Centro de Adiestramiento, cerrado durante la creación de AENA, o un sistema similar que permita garantizar de forma fehaciente la competencia, formación y motivación del personal que realiza esas tareas relacionadas con la seguridad dentro de la gestión CNS/Aut + Energía. Esto afecta a un porcentaje muchísimo más amplio del colectivo de Técnicos e Ingenieros de Navegación Aérea, sin embargo su flagrante incumplimiento (como demostraremos en posteriores comunicados), ha quedado silenciado tras esa cortina de humo de certificadores de instalaciones.

Por otra parte, vemos con auténtico asombro cual será el método de selección de futuros certificadores acordado entre la empresa y sindicatos. Dicho proceso, que consistirá tan solo en un examen tipo test -cuyas preguntas van a ser publicadas previamente-, y en un arbitrario medio de demostración de la experiencia de los aspirantes, como es el de valorar su aptitud en función de las anotaciones que se hagan en el LRMI de las instalaciones, queda a todas luces fuera de los márgenes de lo que una seria acreditación de la competencia debería ser.

Y es por ello que, en relación al proceso concreto de selección de Certificadores, creemos necesario que los Técnicos e Ingenieros de Navegación Aérea, antes de participar en él, pongan en una balanza la compensación económica en nómina que se está barajando para un certificador, contra las consecuencias legales que pueden tener la firma de una Certificación de un sistema que puede estar involucrado en un incidente o accidente aéreo.

Para éste y otros aspectos relacionados, no dudéis en consultar a la Secretaría de Normativa y Seguridad de FSAI en el correo snsfsai@fsai.es.