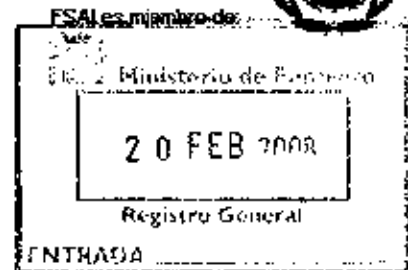




FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES
Calle Morenito de Talavera, 4, 3ª Izda.
C.P 39.010 Málaga
España

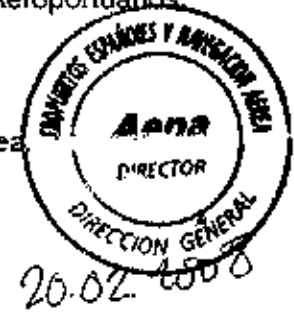
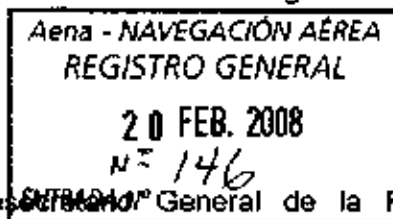


A: D. Manuel Bautista Pérez, Director General de Aviación Civil.

C/C. D. Jesús Pérez Blanco, Subdirector General de Sistemas de N.A. y Aeroportuarios:

D. Manuel Azuaga, Presidente Director General de Aena;

D. Francisco Quereda Rubio, Director General de Navegación Aérea.



De: Francisco Pérez Cárdenas, Vicepresidente General de la Federación de Sindicatos Aeronáuticos Independientes.

ASUNTO: MODIFICACIÓN DEL MANUAL GENERAL DE MANTENIMIENTO DE AENA.

ANTECEDENTES:

El objetivo del Manual General de Mantenimiento (en adelante MGM), es crear un marco adecuado donde se contemplen las directrices, actuaciones y procedimientos generales de las actividades de mantenimiento, tanto técnicas como de gestión, que afectan a cualquier instalación del Sistema de Navegación Aérea (SNA) español. Estas directrices estarán de acuerdo con las de la Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarias perteneciente a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

HECHOS:

Aena ha difundido en sus centros de navegación aérea (en adelante N.A.), una nueva versión del Manual General de Mantenimiento (DOC: 1000.2/NA v 2.0) realizada en diciembre del 2007, en cuyas notas y razones de cambios se expone que es para adaptarlo a la nueva estructura de la organización de mantenimiento. Después de analizar este manual por parte de nuestra organización sindical, observamos cuatro cambios sustanciales, que creemos que no contribuyen en absoluto a mejorar el Sistema de Navegación Aérea (SNA):

1º) Mantenimiento realizado por personal ajeno a Navegación Aérea

En la pagina 2.7 del MGM V 2.0 editado recientemente (DICIEMBRE 2007) y que sustituye al anterior manual (DOC: 1000.2/NA de MARZO 2002) consensuado con la DGAC, habla en su punto 2.1.3.10 sobre el Mantenimiento realizado por personal ajeno



a Navegación Aérea, y dice que: "Navegación Aérea autorizará y supervisará al personal ajeno a N.A. y las actividades realizadas". En el nuevo manual definen por supervisión "la necesaria coordinación de actividades y posterior verificación de la realización de las mismas a través de los protocolos de pruebas, registros documentados, etc. y no necesariamente con la presencia y observación continuada conjunta", es decir, se puede dejar según esta premisa al personal ajeno de NA solo en una instalación de NA, sin control continuado del mismo.

A nuestro entender, esta medida vulnera no sólo el espíritu de lo establecido por la Reglamentación que la Comisión y el Consejo Europeo, en relación con el Cielo Único Europeo, S.E.S., sino que también lo vulnera en aspectos concretos como en lo relativo al acceso de personas no certificadas para desempeñar tareas relacionadas con la cadena de seguridad, ya que hasta el momento no se conoce a ninguna empresa externa de las que habitualmente trabajan en Aena que lo esté, además de que en la mayoría de las instalaciones de N.A. hay elementos que pertenecen a dicha cadena de seguridad y que podrían ver su integridad física y operativa comprometida.

Tampoco se puede de este modo garantizar la seguridad de los datos operativos en dichas instalaciones no supervisadas, según establece el REGLAMENTO (CE) No 2096/2005 DE LA COMISIÓN, de 20 de diciembre de 2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

2º) Certificación Técnica de Instalaciones

En el nuevo MGM V 2.0, la Dirección de Navegación Aérea (DNA), ha eliminado completamente el capítulo sobre CERTIFICACIÓN TÉCNICA DE INSTALACIONES, siendo este capítulo un aspecto fundamental para garantizar que se está suministrando al usuario los servicios requeridos o publicados. Además la filosofía de la certificación técnica se traduce en el reconocimiento del nivel de profesionalidad alcanzado por el personal y de su capacidad de criterio independiente y de actuación responsable. Siempre que se certifica se está dando fe de que los parámetros de certificación de la Instalación o Aplicación ATC se encuentran dentro de las tolerancias/límites establecidos en los MTM (Manual Técnico de Mantenimiento) o NTM (Normas Técnicas de Mantenimiento). Al certificar Instalaciones o Aplicaciones ATC para los que el personal ATC tiene posibilidad de variar ciertos parámetros operativos, el certificador está dando fe del hecho de que la Instalación o Aplicación es capaz de operar dentro de las tolerancias/límites establecidos.

Este cambio creemos que motivado por los numerosos incumplimientos en materia de certificación que la DGAC ha comunicado a Aena hasta la entrada en vigor de este documento, y que Aena solventa haciendo un cambio interesado del manual, asegurándose el cumplimiento con algo tan simple como eliminar del manual el incumplimiento citado, yendo estas medidas en contra de lo establecido en la reglamentación del SES, que se supone que quiere reforzar y garantizar la seguridad. Creemos que en este caso Aena elimina la certificación técnica que era una medida para garantizar la seguridad y confiabilidad de las instalaciones de N.A. sin sustituirla por otras



medidas alternativas, por lo que se evidencia que la seguridad de las instalaciones ha sufrido una merma.

3º) Protocolo de Aceptación Conjunta

Este punto se encuentra recogido en el capítulo 2, punto 2.3 de la página 2.12 del nuevo Manual General de Mantenimiento V 2.0 de diciembre 2007:

“Se denomina Protocolo de Aceptación Conjunta al proceso por el que se lleva a cabo la cesión de una Instalación por parte de la Unidad responsable de su implantación a la Dirección Adjunta de Navegación Aérea (DANA), a través de la Unidad de Mantenimiento y Explotación Técnica Regional (DMETR), para su explotación en el SNA”.

“Este protocolo conlleva una revisión exhaustiva que tiene por objeto comprobar que la Instalación es capaz de cumplir adecuadamente los requisitos contemplados en el expediente de instalación y que está preparada, a partir de su puesta en servicio, para su explotación técnica por parte de la Unidad de Mantenimiento y Explotación Técnica Regional (DMETR) correspondiente”.

Sin embargo, esta nueva versión de MGM elimina el requisito de recogido en la versión anterior:

“La entrada en servicio de la Instalación, Aplicación ATC o nueva versión estará condicionada a haberse firmado el Acta del Protocolo de Aceptación Conjunta.”

De esa forma se permite a la DNA que pueda poner en servicio una instalación sin haber llevado a cabo ese importante proceso para la Seguridad en que consiste el Protocolo de Aceptación Conjunta, vaciándolo en la práctica de contenido, no cumpliendo por tanto la finalidad para la cual fue creado, que es garantizar la seguridad y fiabilidad de las instalaciones del SNA.

Consideramos que esta modificación sustancial evidencia la clara intención por parte de Aena de dejar sin contenido una norma, que con la redacción anterior evitaba en cierto modo que se pudieran poner en servicio instalaciones que no cumplieran ampliamente con el protocolo de aceptación. De este modo se podría dar el caso que los intereses económicos y de organización se antepongan a los objetivos de seguridad.

Del mismo modo que en los casos anteriores, en un momento en el que la aplicación del SES tiende a procedimentar y regular las actividades relacionadas con la seguridad, Aena intenta “desregular” sirviendo a intereses que consideramos no acordes con el SES.

4º) Organización de mantenimiento y explotación técnica.

En la versión anterior del manual, se establecía la organización regional de mantenimiento en torno a los siguientes elementos:



- Ingeniería de Explotación, que cuenta con los departamentos de Apoyo Técnico y Sistemas.
- Sectores de Mantenimiento (SM) que a su vez pueden ser Sectores Aeroportuarios o
- Sectores no Aeroportuarios en el ámbito de navegación aérea.

Del mismo modo que ocurre con la certificación, se hace desaparecer esta estructura sin dar una estructura alternativa a la que se omite, dejando de este modo abierta la organización del mantenimiento regional a disposición de las regiones, en un momento en el que se tiende a la normalización no sólo a nivel nacional sino internacional.

Teniendo en cuenta que existe el DOC IC631001 "Instrucción conjunta de la DGAC y AENA por la que se establecen los procedimientos transitorios, para la supervisión de las instalaciones del SNA en España" de fecha 01/10/98 y lo expuesto anteriormente sobre los cambios introducidos en el nuevo MGM publicado por la Dirección de Navegación Aérea, que comunica que tal manual debe ser seguido, de obligado conocimiento y aplicación por el personal del área técnica de mantenimiento y explotación técnica,

SOLICITAMOS:

- 1.- Se nos confirme por parte de esta Dirección General de Aviación Civil, si ha sido visada por la misma o ha dado conformidad al Manual General de Mantenimiento de Diciembre de 2007 que Aena ha publicado y aplicado.
- 2.- Que en el caso de que el citado manual no haya sido autorizado por la DGAC, sean tomadas medidas de inmediato para que su aplicación por parte de Aena no suponga un detrimento de la seguridad.
- 3.- Que de estar conforme la DGAC con dicho manual, solicitamos que en base a los hechos relatados, se cancele la aplicación de dicho Manual General de Mantenimiento de N.A. o se corrijan de inmediato en lo referente a los aspectos relatados.
- 4.- Que en cumplimiento del artículo 5 del REGLAMENTO (CE) No 2096/2005 DE LA COMISIÓN, de 20 de diciembre de 2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, se tomen las medidas oportunas.

En Madrid, a 20 de febrero de 2008.

Un cordial saludo,

Francisco Pérez Cárdenas, Vicesecretario General de FSAI.