



SOBRE EL NUEVO RETRASO EN LA APERTURA DEL AEROPUERTO DE ASTURIAS

En fechas pasadas, emitimos un comunicado en el que alertábamos sobre la incidencia que mantuvo a un avión de la compañía inglesa Easyjet sobrevolando el Aeropuerto de Asturias durante aproximadamente veinte minutos. Esto fue debido a que el servicio de Supervisión Técnica de la torre del Aeropuerto de Asturias quedó sin cubrir, al no haber sido nombrado un técnico para cubrir ese servicio. En esas condiciones, el controlador, siguiendo el protocolo en vigor, tuvo que esperar hasta que llegara otro técnico el cual, tras verificar el correcto estado de todos los sistemas usados tanto para la gestión del Tráfico aéreo como para la Navegación Aérea, se lo comunica al controlador y así entonces poder declarar el Aeropuerto operativo con total seguridad.

Esta vez se ha repetido la misma incidencia, aunque esta vez ha sido debido a la llegada tardía de un controlador a su puesto de trabajo. En esta ocasión, varias aeronaves resultaron afectadas, y la incidencia se resolvió al abrir el servicio con un retraso de aproximadamente 40 minutos.

Estas incidencias en Aeropuertos, que no están operativos la 24 h del día, se producen con cierta frecuencia, aunque el impacto en la operatividad de un Aeropuerto, va en función del colectivo del que se trate, del horario operativo y de la programación de vuelos que tenga. Estos sucesos son inevitables, pues puede suceder algún problema de tipo personal la mañana del servicio, inclusive algún incidente durante el traslado al puesto de trabajo. Todo el mundo ha sufrido alguna vez este problema.

Para el colectivo de Controladores de Tránsito Aéreo, la localización viene incluida en su convenio, y Navegación Aérea ha dispuesto un sistema de imaginarias, para que en caso de que la persona nombrada para ese servicio no pueda acudir, otro esté preparado para ello. De esta manera el impacto se minimiza, y el retraso se reduce prácticamente al tiempo de traslado. No obstante este sistema tampoco garantiza el que no haya retrasos. Pero a este respecto, la representación sindical de los controladores tiene otras alternativas mas viables y efectivas

No es así en el caso de los Ingenieros y técnicos de los Sistemas de Navegación Aérea, para estos la disponibilidad localizada es incompatible con la jornada a turnos, según el convenio colectivo que les afecta.

Este es uno más de los absurdos que mantiene AENA, en relación a la gestión de Recursos Humanos, con respecto al colectivo de Ingenieros y Técnicos en Sistemas de Navegación Aérea. Una muestra más de incompetencia a la hora de diseñar y aplicar un Convenio Colectivo que se impuso en 1992, que ha generado multitud de problemas como el que hoy nos ocupa y que aún todavía hoy en el 2008 no se ha resuelto.





COMITÉ FEDERAL

Para los casos de discontinuidad en el servicio de Supervisión Técnica, Aena no ha previsto un plan de contingencias, en el que se contemple un procedimiento de localización en caso de ausencia y antes de la apertura del aeropuerto. Este hecho, contribuye al deterioro de la seguridad operativa, en el caso del Aeropuerto de Asturias y de otros aeropuertos similares a este.

El reglamento CE 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de Navegación Aérea, en su Anexo II punto 3, nos señala la conveniencia de reducir al mínimo los factores contribuyentes al riesgo de accidente aéreo. Este es un objetivo de seguridad que el prestador de Servicios de Navegación Aérea debe de establecer en un sistema de gestión de seguridad.

Tener aviones sobrevolando, no es en si inseguro, pero es un factor contribuyente que se debe de minimizar. Abrir un Aeropuerto al tráfico aéreo sin verificar que los sistemas electrónicos usados tanto en la función de gestión de Tránsito Aéreo, como las de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (radar), si que es inseguro.

Desde FSAI consideramos que estos aspectos, por su relevancia, deben ser abordados por los departamentos que dentro de Aena constituyen la estructura desarrollada para la gestión de la Seguridad Operativa. Así, a nuestro entender las Unidades Regionales de Seguridad, dependientes de la Gerencia de Seguridad y el Director de Seguridad como máximo responsable de Seguridad Operativa dentro de Aena deben tomar medidas de manera urgente para, a su vez instar a la dirección de Recursos Humanos de Navegación Aérea para que se afronte de una vez y seriamente la problemática crónica de las jornadas de personal ATSEP que realiza tareas relacionadas con la Seguridad Operativa, para evitar que se produzcan situaciones como las vividas en el Aeropuerto de Asturias con un gran impacto operacional y que en determinadas circunstancias pueden suponer una merma importante de los niveles de seguridad operativa.

Madrid, a 23 de Septiembre de 2008.

Comité Federal de la FSAI

