



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

39ª ASAMBLEA GENERAL DE IFATSEA

Tal y como se anunció en el anterior comunicado, de los días 26 al 30 de Octubre de 2009, se celebró la 39ª Asamblea General de IFATSEA en la ciudad francesa de Toulouse.

Esta Asamblea, que prometía ser muy interesante, cumplió finalmente con las expectativas que en ella se pusieron. Se presentaron, trataron y debatieron muchos temas de vigente actualidad, todo ello en un nuevo formato más dinámico e interactivo, y que contó con la participación de muchos profesionales de diferentes organizaciones del entorno ATM (OACI, Eurocontrol, EASA, FAA, CANSO, IFATCA, ETF).

Es un hecho constatado que actualmente, es precisamente este sector de la gestión del Tránsito Aéreo, el que está atravesando un período de transición hacia una globalización en un entorno fuertemente competitivo, y por ello se encuentra bajo fuertes presiones. Debido a esto, los proveedores de servicios de navegación aérea se enfrentan a grandes cambios, algunos inminentes. Los más conocidos por todos son los que ya están teniendo efecto de la mano de la creación del Cielo Único Europeo. De esta iniciativa se derivan además la distribución del espacio aéreo superior en los diferentes FAB's (Functional Airspace Blocks), con las implicaciones que ello conlleva, y la aplicación tecnológica del programa SESAR, el cual nos llevará hacia la modernización global del sector ATM a corto – medio plazo.

Durante la sesión inaugural de la 39ª Asamblea de IFATSEA, en lugar de las clásicas presentaciones que los representantes de los organismos invitados a la Asamblea solían hacer en pasadas ediciones, se constituyó un panel de expertos para que participaran, tras una breve introducción, en un debate con los miembros de IFATSEA asistentes a la Asamblea acerca del rol que desempeñarían los ATSEP en el futuro, tanto a nivel global como europeo, en nuestro entorno profesional.

De lo hablado en el debate, podemos extraer que tanto los representantes de OACI como los de Eurocontrol y CANSO, coincidieron en que el futuro de nuestra profesión está ya precisamente marcado por los avances tecnológicos que conllevará la modernización de la gestión del tránsito aéreo que antes citamos. Esto supondrá (de hecho ya lo estamos viendo) un cambio radical, tanto en nuestro trabajo cotidiano, como en la necesidad de garantizar la disponibilidad de estos sistemas. El nuevo concepto de gestión ATM es altamente dependiente de las nuevas tecnologías, por lo que la respuesta de los ATSEP ante un posible fallo o eventualidad ha de ser rápida y fiable. El asegurar pues la operación segura de estos sistemas, conllevará un alto grado de responsabilidad. Es por esto, por lo que es necesaria una unificación de los criterios de selección y formación, ya que va a ser de vital importancia en nuestra profesión.

La conocida como “cadena de seguridad”, toma especial importancia en el entorno de lo que se conoce el “concepto global de operaciones”. Dicha cadena interrelaciona el trabajo del ATC con el del ATSEP y a su vez con las tripulaciones técnicas de las aeronaves y sus equipos de mantenimiento, ya que los nuevos sistemas a emplear en el ATM del futuro se encontrarán tanto en la aeronave como en tierra. Esto, ha forzado la revisión de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SGS) incluyendo la necesidad de una evaluación de la competencia del ATSEP.

A fin de verificar que los diferentes estados cumplen con la normativa aplicable en materia de seguridad operacional, OACI puso hace varios años ya en marcha el programa USOAP (Programa Universal de Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional) cuyo fin es el de determinar el grado de cumplimiento por parte de cada Estado de las normas de OACI, los procedimientos correspondientes y los textos de orientación. Este programa comprende auditorías





FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

39ª ASAMBLEA GENERAL DE IFATSEA

periódicas y obligatorias de las prácticas llevadas a cabo en materia de seguridad operacional por parte de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros de dicha organización. Ante estas y otras auditorías de índole regional y local, conviene hacer ya una regulación de la profesión del ATSEP, implementar un esquema de licencia profesional que armonice criterios de selección y formación, así como asegurar la competencia a lo largo de su carrera profesional, como un elemento más dentro del concepto de seguridad operacional.

Ya comentamos previamente que este salto cualitativo en nuestra profesión, va a incidir en los requerimientos de formación y acreditación de la competencia profesional del ATSEP. Por este motivo, durante el segundo día de la Asamblea se celebró un forum sobre formación, que contó con la presencia de Ashley Laurysen, Coordinadora de la ATM TS Task Force de Eurocontrol, entre otros invitados.

Mrs. Laurysen nos presentó el informe final acerca de uno de los documentos producidos por la ATM Technical Staff Task Force, documento denominado en español “Especificaciones sobre los contenidos comunes fundamentales del Entrenamiento inicial del ATSEP”, o “Eurocontrol Specifications for ATSEP Common Core Content Initial Training”, que una vez finalizado el período de consultas y tras su aprobación, previsiblemente durante el próximo año, va a regular el entrenamiento de básico o inicial que todos los ATSEP’s Europeos deberán recibir. En este sentido, pudimos ver como algunos ANSP’s europeos (NATS) y centros homologados de formación (ENAC - Francia) están ya ofertando cursos de formación de ATSEP’s, orientados a cumplir con la especificación antes descrita.

Asimismo, Mrs. Laurysen también nos advirtió acerca de la necesidad de preparar adecuadamente el material de entrenamiento para los instructores, así como que se diera la importancia adecuada a la tarea de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, no limitándolo a una mera labor de acompañamiento. También hizo la recomendación para que se prepararan ATSEP’s para realizar las funciones de evaluadores de competencia.

En España, la Dirección de Explotación de Navegación Aérea, ya esta produciendo un futuro Plan de Formación para el personal ATSEP, de cara a cumplir con las especificaciones antes requeridas dentro de plazo. Un esbozo del borrador de este plan fue presentado a los asistentes de los países encuadrados dentro del Eurogrupo de IFATSEA, recibiendo críticas favorables. Asimismo, nos animaron a prestar toda la colaboración posible, aportando nuestro conocimiento y experiencia demostrados, para que dicho plan fuera lo más ambicioso posible de cara al futuro.

A este efecto, reseñar que al comienzo de la Asamblea, el presidente de IFATSEA, Yvan Outlette, anunció que se ha enviado a OACI la documentación pertinente para que se proceda a incluir el dominio de Energía en el Documento 7192 – AN/857 Part E2 (Manual de entrenamiento del ATSEP) para su futura-inclusión en programas de formación si procediera en cada caso.

Tanto OACI como la ETF nos alertaron, por otra parte, sobre los peligros que llevará la segregación de servicios (unbundling), empujados por las continuas presiones desde las líneas aéreas, para que se rebajen lo mas posible las tasas de los servicios ATM/ANS. En este sentido, IFATSEA y ETF han firmado una carta de acuerdo mediante la cual, ambas organizaciones se comprometen a velar por los intereses sociolaborales y profesionales de los ATSEP.

En próximos comunicados ampliaremos información sobre la Asamblea de IFATSEA.

SECRETARIA DE NORMATIVA Y SEGURIDAD AÉREA – FSAI

