

Telde (Las Palmas), mayo de 2010

Estimado señor,

Desde la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo, asociación que acoge al 95% de los controladores aéreos civiles españoles, nos ponemos en contacto con Ud. para dar explicación a ciertas recomendaciones que hemos transmitido a nuestros asociados, y que están teniendo un cierto impacto operativo en los vuelos de su compañía.

Como Ud. sabe, superar la capacidad de carga de un sector aéreo supone una de las circunstancias que más riesgo entraña para que las operaciones aéreas se desarrollen con SEGURIDAD. Las capacidades se imponen después de un riguroso estudio de seguridad, que entre otros factores tienen en cuenta la capacidad de trabajo del controlador aéreo, y la dimensión y complejidad del sector.

A raíz de múltiples y reiteradas denuncias a lo largo de los últimos 12 meses a la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) relativas a sobrecargas en los sectores de control, ésta inquirió a AENA, el proveedor de los servicios de navegación aérea española, una explicación.

Desde la jefatura del Departamento de Calidad, Seguridad, y Certificación de AENA, cuyo responsable es el Sr. Cózar Maldonado, se justificó tal situación (la sobrecarga) cargando contra la falta de profesionalidad de los controladores aéreos debido a que éstos recortaban las rutas de los aviones fuera de las estandarizadas, asignaban niveles de vuelo diferentes a aquellos solicitados por plan de vuelo, y despegues anteriores a la hora autorizada. Sus palabras textuales fueron:

*“... estos fallos no se han producido en el sistema de control de afluencia en sí, sino que las sobrecargas a las que se hace mención se han debido a diversos factores como recortes en la ruta de vuelo prevista, asignación de un nivel de crucero diferente al requerido en el plan de vuelo y a despegues de aviones antes de la hora calculada de despegue...”*

Ante esta respuesta, APROCTA trasladó de inmediato a sus asociados las justificaciones de AENA, cuya cumplimiento se está llevando con rigurosidad. Es por ello que de un tiempo a esta parte los aviones de su compañía están recibiendo negativas desde Control a la petición de recortes tanto en los procedimientos SID y STAR, como una vez en la aerovía. Lo mismo ocurre a la hora de mostrar flexibilidad en cuento a los cambios de nivel de vuelo.

Otro asunto que nos gustaría justificar con Ud. es el relativo a las autorizaciones para realizar la maniobra de aproximación visual en periodo nocturno. A consecuencia del fatídico accidente ocurrido en Cagliari (Italia) en el año 2004, en el que un pequeño jet en vuelo ambulancia se estrelló contra el suelo mientras realizaba este tipo de maniobra y una vez el piloto al mando aseguró al control de aproximación que podía mantener separación con el terreno, y a pesar del correcto proceder de los ATC de servicio (así lo recoge la sentencia y el informe técnico del accidente), la justicia los ha condenado a una pena de 3 años de cárcel.

Puesto que la responsabilidad de separación con el terreno recae siempre en el piloto al mando (excepto en dos casos muy específicos que no se daban en esos momentos), esta sentencia emitida en un país perteneciente a EUROCONTROL nos crea una gran incertidumbre. Es por ello que desde esta asociación se ha trasladado una pregunta a la Dirección General de Aviación Civil relativa a la legalidad y responsabilidad de dicha maniobra después del ocaso, y hasta el amanecer. Mientras tanto no nos queda otra alternativa que no autorizar esta petición, reiteramos que en horario nocturno, hasta que sea la Autoridad ATS la que se pronuncie.

Por todo ello, le solicitamos la mayor de las comprensiones para con nuestro colectivo, pues aunque estas actitudes operativas pueden afectar a como venían recibiendo el servicio de control, no se corresponden en modo alguno con consignas sindicales de ningún tipo ni con reivindicaciones laborales, sino que se sujetan a directrices de AENA y a dudas de procedimientos. Es más, los controladores aéreos no estamos cómodos con esta situación pues nuestra forma de trabajar pasa

siempre por intentar cumplir todas las peticiones que vengan de los pilotos de su compañía, por ejemplo en cuanto a recortes de ruta, pero siendo una justificación de AENA a un problema de SEGURIDAD, no podemos actuar de otra forma.

Le rogamos asimismo que por favor informe del contenido de esta circular a todos los pilotos de su compañía, para evitar así cualquier malentendido entre control y las tripulaciones.

Para cualquier consulta relativa a estos asuntos, o a cualquier otro que podamos resolverle, no dude en ponerse en contacto con nuestros representantes:

Don Camilo Cela Elizagarate- Secretario General de APROCTA.

Teléfono: +34 671 605 798

Don David Guillamón Santias– Delegado Madrid ACC.

Teléfono: +34 600 529 935

Don Fernando Marián de Diego – Delegado Canarias ACC.

Teléfono: +34 653 381 695

Sin otro particular, reciba un saludo.

Fdo: Fernando Marián de Diego.