

Aena incumple sistemáticamente la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

Palma, 26 de Mayo de 2008

INTRODUCCIÓN

Hace algunos días informábamos de una denuncia interpuesta por la Guardia Civil por el "presunto" incumplimiento de un trabajador de Aena de la Ley de Seguridad Aérea, su delito: no tener un título habilitante, válido y eficaz. Que risa, si en lo que afecta a formación, en Aena no tenemos ni "una etiqueta de anís del mono", por mucha ley que lo diga. Por cierto, la denuncia, "imposible de retirar", decían, curiosamente ha sido retirada: como si no hubiera existido.

En ese mismo documento indicábamos que no sólo en el tema de titulaciones se incumplía la Ley...

ATIS: SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN EN TERMINAL.

En el Centro de OPS del Aeropuerto de Palma de Mallorca no hemos salido de nuestro asombro y perplejidad al ver que una avería en el Servicio Automático de Información en Terminal (ATIS), dependiente de la Oficina de Información Aeronáutica, integrada en el CEOPS, no sólo no se resuelve con la rapidez que procedería a un servicio esencial para la navegación aérea, sino que se demora por más de diez días.

El motivo: Aena no tiene contratado un servicio de mantenimiento para el hardware. En un sistema que se supone que funciona con un servidor de reserva para poder hacer frente a cualquier eventualidad, resulta que se rompe uno de los ordenadores (el otro dudamos que exista, visto lo visto, o igual ya se rompió tiempo ha) y no se puede reponer, ni reparar porque a nadie se le ha ocurrido: el contrato de mantenimiento con Telvent es solo para el software. Y por cierto, sólo en horario de oficina.

La solución: se tiene que habilitar una posición específica en la Torre de Control, desempeñada por un Controlador de la Circulación Aérea, para que radie los mensajes ATIS cada 30 minutos. Con lo que cuesta la hora extra de un CCA podrían haber comprado unos cuantos ordenadores. O mantener la cinta que se grababa en las ARO/AIS para hacer la radiodifusión.

Por cierto radiar la información ATIS, es competencia de los profesionales de operaciones. Aunque con nuestro nivel de formación dudo que hoy por hoy queden muchos que estén capacitados. Otra ley que se incumple, la 27/1974 y su respectivo reglamento, que no nos consta que esté derogada. También lo dice nuestro Convenio Colectivo, pero a este, ya estamos acostumbrados que Aena se lo pase por el forro cuando le venga en gana.

QUE DICE LA LEY 21/2003 DE SEGURIDAD AÉREA.

El Artículo 38.2 y 3 dice literalmente "*Garantizar la continuidad de la prestación de los servicios con el nivel de seguridad exigido*" y "*Mantener adecuadamente los equipos e instalaciones del sistema de navegación aérea, evitando su deterioro o la degradación de sus prestaciones*". Vamos, se nota lo bien que cumplen la Ley.

El 38.5 es todavía mejor: "*Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil*". Por si alguien supone que para los aeropuertos esto no sirve, ahí están el 39.4 y 5 "*Garantizar la prestación de los servicios con el nivel exigido de seguridad*" y "*Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil*".

Como advertíamos en el anterior documento: **Denúncienos, por favor.**

LA AVERÍA

La avería data del 02 de mayo y fecha fin el 13 del mismo mes. Sus correspondientes NOTAM publicados son C3162/08, C3210/08, C3335/08, C3408/08 y C3452/08.

Lo que realmente nos preocupa, es que esta avería se podría haber solucionado si el Aeropuerto de Palma hubiese tenido un contrato de mantenimiento integral con la empresa Telvent, gestora del Sistema ATIS.

Y todo esto por dos cosas, primero por ahorrarse unos euros, máxima en la gestión de la Dirección de este Aeropuerto, y segundo, lo que es igual o más preocupante, por el total desconocimiento que tienen sobre el Sistema ATIS, ignorando por completo lo publicado en el RCA, en el AIP-España, y en los correspondientes ANN y DOC de la OACI. Pero también somos conscientes de que todo lo que sea Legislación Aeronáutica tanto Nacional como Internacional y debido al analfabetismo aeronáutico que padecen, en especial en todo aquello referente a la Navegación Aérea, parece importarles muy poco.

```
C3162/08 NOTAMN
Q)LECB/QSAAS/IV/NBO/A /AGA/000/999/3933N00244E005
A)LEPA B)0805021824 C)0805051200 EST
E)ATIS 119.250MHZ OUT OF SERVICE

C3210/08 NOTAMR
Q)LECB/QSAAS/IV/NBO/A /AGA/000/999/3933N00244E005
A)LEPA B)0805051221 C)0805081200 EST
E)ATIS 119.250MHZ OUT OF SERVICE

C3335/08 NOTAMR
Q)LECB/QSAAS/IV/NBO/A /AGA/000/999/3933N00244E005
A)LEPA B)0805081013 C)0805121200 EST
E)ATIS 119.250MHZ OUT OF SERVICE

C3408/08 NOTAMR C3335/08
Q)LECB/QSAAS/IV/NBO/A /AGA/000/999/3933N00244E005
A)LEPA B)0805120811 C)0805201200 EST
E)ATIS 119.250MHZ OUT OF SERVICE

C3452/08 NOTAMC C3408/08
Q)LECB/QSAAS/IV/NBO/A /AGA/000/999/3933N00244E005
A)LEPA B)0805131201 C)0805131203
E)ATIS 119.250MHZ RESUMED NORMAL OPERATION
```

Por si alguien duda acerca del tipo de sanción, basta mirar el art 44: es grave cuando: "Se hayan ocasionado retrasos no justificados por tiempo superior a **cuatro horas** en la prestación de los servicios aeronáuticos" y muy grave, por tanto, cuando: "Se haya causado la suspensión no justificada de la prestación de los servicios aeronáuticos".

De todos es sabido que la ignorancia es muy atrevida, pero estamos hablando de un Servicio relacionado directamente con la Seguridad Aérea y con estos temas no se puede hablar de ignorancia, menos de atrevimiento, y mucho menos de ahorrarse unos cuantos euros. Ignorantia iuris non excusat, que dirían en la antigua Roma.

Si realmente conocieran la importancia del ATIS, o de otros sistemas, cuestión que se ha puesto en evidencia una vez más, no hubieran permitido tener un contrato de mantenimiento que no cubriera tanto el software como el hardware del Sistema y no fuera efectivo H24. No como lo que hasta la fecha se viene teniendo, con horario de oficina entre semana, y sin cobertura en fiestas y fines de semana.

Y la pregunta, extensible a todos los Aeropuertos y Centros de la Red de Aena, es ¿Cuántos sistemas tendremos con el mismo problema? Lo más preocupante es que solo lo podremos averiguar según se vayan produciendo las averías.

AVISO A NAVEGANTES.

Mientras no se regularice nuestra situación, todos los profesionales aéreos estamos incumpliendo la Ley, con sanciones que van desde los 4.500€ a 4,5 millones, por tanto, desde estas líneas queremos advertir a los máximos responsables de Aena y de Aviación Civil que desde este momento se tomen en serio nuestro trabajo y cumplan con los requisitos que exige la Ley.

SI NO SOMOS PROFESIONALES, NO PODEMOS TRABAJAR.