

Marcelino Victoria Sánchez, vicepresidente de la asociación de controladores ATC Petition

España es denunciada por comprometer la seguridad aérea

Los controladores aéreos españoles acuden a la Comisión Europea

La asociación española de controladores aéreos **ATC Petition**, con más de **360 afiliados** en estos momentos, ha denunciado ante la **Comisión Europea (CE)** la reiterada trasgresión del Gobierno español de una normativa europea de observancia obligatoria. Se trata de la **directiva 89/391/CEE**, en España la **Ley 31/1995 o ley de prevención de riesgos laborales**, cuyo incumplimiento **comprometería la seguridad aérea en el país**.

En 2010, el **Parlamento Europeo (PE)** abrió una investigación, ante la denuncia formulada por **Ignacio Ruipérez Aguirre**, presidente de la asociación y único controlador aéreo de España que **se negó a ser militarizado** durante el conflicto de diciembre de ese mismo año,



Marcelino Victoria: "Más de 650 controladores han solicitado su exención de responsabilidad civil y penal en caso de verse involucrados en un accidente aéreo".

renunciando entonces temporalmente a su puesto y a su sueldo como controlador e instructor en **Aena**.

Tras la apertura de esta investigación en la **Eurocámara**, los controladores aéreos han denunciado ante la CE, en concreto, a los ministerios de Fomento y de Empleo y al gestor aeroportuario **Aena**.

La denuncia ha alertado aún más a las autoridades europeas tras conocer que, previamente, **más de 650 controladores españoles han firmado una carta de exención de responsabilidades por lo que pueda pasar**: tras suspender la aplicación de la normativa europea, **el número de notificaciones de incidentes**

aéreos aumentó un 96%. Estas notificaciones las realizan tanto los pilotos como los controladores, una obligación establecida en la **Ley de Seguridad Aérea**.

La asociación también ha acudido a otros organismos internacionales del sector aéreo —como organizaciones de controladores y pilotos de ámbito comunitario, así como a la **Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA)** y a los mayores aseguradores aeronáuticos de Europa—, para explicar la situación del control aéreo en España y su incidencia en la seguridad aérea en el país.

En junio de 2011, **la CE admitió** ante el Parlamento Europeo que, tras estudiar los

centenares de denuncias aportadas por los controladores españoles, **esta directiva esencial podría haber sido violada por España.**

Alegatos de los controladores **¿Quiénes firman esa denuncia?**

La denuncia está firmada por los servicios jurídicos de ATC Petition y toma como base las peticiones personales de 650 controladores ante las instituciones europeas, solicitando su exención de responsabilidad civil y penal en caso de verse involucrados en un accidente aéreo en el Cielo Único Europeo. El incumplimiento de la directiva también fue puesto de relieve por la **Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA)**, como ha quedado grabado por los servicios audiovisuales del Parlamento Europeo, tras las denuncias de Juan María García Gil y Camilo Cela, anteriores presidentes del sindicato.

¿Por qué no está garantizada la seguridad aérea en España?

Hasta febrero de 2010, Aena garantizaba la capacidad sicofísica de todos los con-

troladores españoles al disponer de un **“documento de aceptación de carga de trabajo”** que todos debíamos firmar. Aena ha eliminado por ley la obligación de consulta al trabajador establecida en la directiva 89/391 CEE (ver cuadro). Muchos controladores se ven sobrepasados en sus tareas a diario y así lo han denunciado reiteradamente.

pueden ser hechos determinantes cuando se produce un accidente aéreo. Un controlador con sus condiciones sicofísicas degradadas constituye un fallo esencial en la cadena de seguridad que, sin ningún género de dudas, **incrementa la probabilidad de que ocurra un accidente.** Esto no lo dice ATC Petition: cualquiera que conozca o lea el modelo Reason sobre seguridad y factor humano lo sabe. Los

En 2010, tras la implantación de la ley 9/2010, los cielos de España registraron el mayor número de incidentes aéreos de la historia de la aviación civil en Europa, según el informe de Eurocontrol

Realmente, ¿podría producirse un accidente aéreo o un incidente severo a causa de los problemas que denuncian?

El medio de transporte más seguro del mundo es el avión. Sin embargo, es el más sensible a los incumplimientos: el mal funcionamiento de un relé, una pieza metálica sobre una pista de despegue o la presión incorrecta en la rueda de un avión

controladores somos responsables, por ejemplo, de garantizar la separación por estela turbulenta entre aeronaves. Una incorrecta separación puede sumir al avión en una pérdida de control irreversible en segundos.

¿En qué porcentaje se ha incrementado el número de los incidentes aéreos

WWW.NEWTRAVELERS.COM

SÍGUENOS EN:

TU ESPECIALISTA EN DUBÁI, TAILANDIA, EUROPA Y VACACIONES EN ESPAÑA

MAYORISTA DE VIAJES ONLINE EN EXCLUSIVA PARA AGENCIAS DE VIAJE

DESCUBRE EL TOUOPERADOR DE VENTA ONLINE NÚMERO 1

new travelers

EXPERTOS EN VIAJES A:
DUBAI DESDE SÓLO **699€**

FACILIDADES PARA AGENCIAS:
Sistema sencillo de reserva online
Reserva directo desde tu oficina
Servicio 24 horas / 365 días al año

¡Y muchas ventajas más!

LLAMA AHORA **902 090 317**

new travelers

¿Qué está incumpliendo España?

Según la denuncia cursada, España está infringiendo la directiva 89-391 CEE, en la que se adopta un conjunto de normas básicas para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores, con el objetivo esencial de limitar los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Una normativa de estricto cumplimiento y, más aún, si cabe, en el área del control aéreo, debido a que en el mismo momento de ejercerla está en sus manos la vida de muchas personas.

La denuncia de incumplimiento tiene su origen en el decreto Ley 1-2010, de febrero de ese año, luego promulgado como ley española 9-2010, en vigor desde abril de 2010, mediante el cual el Gobierno decidió convertir las horas extras en jornada laboral, elevando en más de un 32% el número de las horas que trabajaban los controladores, de acuerdo con el estándar en Europa.

“Los gobiernos tienen la obligación de garantizar que el controlador que se sienta a controlar tiene sus aptitudes físicas y síquicas al 100%. Para ello, se crea una carga de trabajo estándar que se supone que es la que todos los controladores, por el simple hecho de serlo, deben tolerar. Esa carga de trabajo era el estándar europeo y vino el Gobierno y la aumentó desproporcionadamente, no como lo hacía antes, después de un procedimiento de consulta y tras la firma de un documento de respaldo en el que cada profesional que aceptaba hacer esas horas extras garantizaba que su capacidad sicofísica respondía.

También denuncian que el Gobierno falseó las cifras para presentar un índice de productividad de los controladores más bajo, que justificara este aumento de carga de trabajo, y la existencia de “órdenes de Estado” a los inspectores del Trabajo para que, en el caso de los controladores aéreos, se ignore el incumplimiento de la normativa comunitaria aplicada a los 200 millones de trabajadores de la Unión Europea (UE), según lo demuestra el documento oficial del Ministerio de Trabajo -fechado en junio de 2010.

La más clara muestra de este hecho es el documento aportado al **Congreso**, al **Senado** y a la **Fiscalía General del Estado** en el que, desde el **Ministerio del Trabajo**, se pide que Aena sea exonerada del cumplimiento de la ley europea en su relación laboral con los controladores aéreos. Todas las instituciones en España se han negado a abrir una investigación o aportar una justificación a este documento. Debe ser complicado justificar lo aparentemente injustificable.

Algunos señalan que vuestra denuncia obedece a la protesta de un sector que ha perdido privilegios y que, como se los quitaron de una forma no muy ortodoxa, legalmente hablando, ha buscado estos resquicios para recuperarlos.

El derecho que pedimos sea restaurado lo poseen todos los trabajadores europeos sin excepción. Nada tiene que ver con el salario. En la situación actual todos los profesionales del país debemos entender que se optimicen recursos, eso es normal y lo apoyamos, como no puede ser de otra manera. Sin embargo, lo que aquí se denuncia es la creación de una ley que habilita el exterminio y el linchamiento de un colectivo profesional. Una ley que infringe, de manera evidente, aspectos esenciales de una normativa europea de rango superior.

y cuasi-colisiones aéreas desde que el Gobierno derogó por ley la normativa europea?

En 2010, tras la implantación de la ley 9/2010, los cielos de España registraron el mayor número de incidentes aéreos de la historia de la aviación civil en Europa, según el informe de **Eurocontrol** sobre los 32 países en los que esta agencia europea está presente: 47 incidentes de extrema gravedad o cuasi-colisiones en España por 4 en Alemania ó 0 en Inglaterra. Lamentablemente en 2011 las autoridades españolas redujeron las distancias de separación mínimas utilizadas normalmente para que muchos de estos incidentes no sean catalogados detectados como tal, con lo que las estadísticas futuras son difícilmente comparables.

¿Por qué no sería imputable a los controladores un accidente o incidente grave?

Nuestra labor es esencial. Un error nuestro puede producir daños personales irreparables y daños materiales por varios miles de millones de euros, y estamos sujetos a

responsabilidad por estos hechos. Ahora, ningún controlador puede estar sujeto de responsabilidad, civil, penal o de cualquier tipo en su trabajo si, de manera previa, ha sido coaccionado a asumir una carga de trabajo manifiestamente superior a la media europea bajo amenaza de despido.

Actualmente, ¿cuántos controladores hay en activo y cuál es el déficit?

Aproximadamente, unos 1.800 controladores aéreos operativos en España. El déficit de controladores lo revela la carga de trabajo. Si nuestra carga es superior a la media europea es porque existe déficit.

Desde el 2006 cuando comenzó a repetirse la incorporación de bolsas para horas extras, ¿cuántos controladores ha preparado Aena?

Desde 2006 no había preparado a ninguno. Hacia finales de 2010, formó a 47 y luego no los incorporó a la plantilla, manteniéndose el déficit.

¿Cómo se manifiesta la “coacción continua a los controladores”?

¿Qué ha obtenido Aena con esos cambios en la jornada de los controladores?

Hasta febrero de 2010, Aena no podía programar más de 15 turnos de trabajo/mes (mañana, tarde o noche) a un controlador, sin su consentimiento. Con las nuevas medidas, sin embargo, llegó a programar hasta 31 turnos haciendo uso de los “zulús” (turnos de mañana y noche el mismo día). Hasta febrero de 2010 AENA podía programar un máximo de tres turnos consecutivos de trabajo (mañana, tarde y noche) a un controlador sin su consentimiento. Después de dejar sin efecto la directiva, programó 29 turnos consecutivos (Madrid) ó 17 turnos consecutivos (Sevilla) a controladores sin la consulta a la que está obligada por esa normativa europea. Ha pasado de poder exigir sin necesidad de consulta al controlador 1.200 horas/año —una cifra estándar para otros proveedores de control en Europa— a programar 1.670 horas/año con descansos reducidos, equivalente a 1803 horas en I CCP, sin consulta ni consentimiento y bajo amenaza de despido.

Diana Ramón Vilarasau