

NOTA DE PRENSA

En relación a los incidentes de seguridad ocurridos en julio de 2012 en Valencia

USCA y APROCTA informan que la CIAIAC ha cerrado en falso la investigación sobre los “may days” de Ryanair

- **APROCTA y USCA califican de error la decisión de la CIAIAC de no investigar los sucesos de manera aislada**
- **Consideran que es imprescindible un estudio individual y riguroso del incidente para poder extraer conclusiones y evitar sucesos similares en el futuro**
- **Los controladores aéreos se ofrecen para colaborar y profundizar en el estudio del incidente de Ryanair y otros**

Madrid, 30 de julio de 2013.-

El colectivo de controladores aéreos, a través de sus organizaciones más representativas, [USCA](#) (Unión Sindical de Controladores Aéreos) y [APROCTA](#) (Asociación Profesional de Controladores Aéreos), quiere mostrar su total desacuerdo con la investigación llevada a cabo por la [CIAIAC](#) (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil) en relación a los incidentes de seguridad ocurridos el pasado 26 de julio de 2012 en Valencia, en los que tres aviones de la compañía Ryanair y uno de Lan Chile declararon emergencia simultáneamente por falta de combustible.

En primer lugar, la decisión de la CIAIAC de no investigar de manera aislada los sucesos del 26 de julio de 2012 argumentando que eran similares a uno ocurrido en el año 2010, dos años antes, nos parece un grave error. Hay que recordar que se trata de uno de los incidentes más graves de la aviación comercial en los últimos años.

En los hechos ocurridos en julio de 2012 existen factores relacionados con el sistema de navegación aérea que no concurren en el incidente de 2010. Desde APROCTA y USCA consideramos que es imprescindible un estudio individual y riguroso del incidente para poder extraer conclusiones que eviten sucesos similares en el futuro.

En opinión de los controladores aéreos, la investigación realizada por CIAIAC no tiene en consideración las causas que provocaron la congestión del espacio aéreo de Madrid y los consiguientes desvíos.

El 26 de julio de 2012 se emitieron, hasta con 12 horas de antelación, por parte de los servicios de meteorología varios avisos de tormentas severas que afectarían, a partir de las 17 horas locales, al aeropuerto de Madrid-Barajas. Ante esta circunstancia, se hace imprescindible limitar el flujo de llegadas para evitar posibles congestiones del espacio aéreo ya que las tormentas dificultan enormemente la operación. Sin embargo, AENA no tomó las medidas necesarias para evitar que los aviones siguieran llegando a las proximidades del aeropuerto.

Las aeronaves, al no poder aterrizar, decidieron esperar en el aire con la idea de que el temporal remitiera y se encontraron con que las reservas de su combustible se iban consumiendo.

Esa circunstancia provocó el colapso del espacio aéreo madrileño y obligó a 17 aeronaves a desviarse a otros aeródromos cercanos, como Alicante y Valencia, antes de agotar su combustible. Entre esas aeronaves estaban tres de Ryanair y una de Lan Chile, que finalmente declararon emergencia por falta de combustible.

USCA y APROCTA no cuestionan las conclusiones del informe en lo que respecta a las políticas de combustible de determinadas compañías aéreas. Apurar al máximo las reservas de fuel puede contribuir, sin duda, a situaciones potencialmente peligrosas.

Sin embargo, en el incidente que nos ocupa, investigar únicamente la política de carga de combustible de Ryanair supone, **sin perjuicio de que las conclusiones sobre la misma puedan ser acertadas**, quedarse en la punta del iceberg de unos incidentes extremadamente graves.

APROCTA y USCA consideran, por tanto, que hay otros factores causales que intervinieron de manera decisiva en el resultado final de los desvíos, entre ellos la decisión de AENA de no limitar las arribadas a Madrid-Barajas cuando sabía, con certeza, que el espacio aéreo podía colapsarse por mal tiempo. Esta circunstancia aconseja la reapertura de la investigación para el análisis pormenorizado del incidente.

Los controladores aéreos recuerdan que en octubre de 2012 una representación de la Asociación profesional de Controladores Aéreos (APROCTA) y del Colegio de Pilotos de Aviación Comercial (COPAC) se reunió con la Subsecretaria de Transportes, Carmen Librero y ofreció su colaboración y asesoramiento profesional en la investigación de este incidente, ofrecimiento que fue rechazado.

APROCTA Y USCA lamentan que tanto el informe de la IAA (Irish Aviation Authority) como el de CIAIAC sobre los hechos acaecidos el 26 de julio de 2012 parezcan más enfocados a eludir responsabilidades que a analizar en profundidad las causas sistémicas que provocaron el incidente. Dichas causas siguen estando presentes a día de hoy en el sistema de Navegación Aérea, por lo que una situación similar podría producirse en cualquier momento.

Los controladores aéreos reiteramos nuestra total disponibilidad para colaborar en el estudio de este incidente de forma que se extraigan conclusiones que eviten que una situación similar se pueda repetir en el futuro. Ésta debe ser la verdadera esencia y naturaleza de los trabajos llevados a cabo por las comisiones de investigación de accidentes como CIAIAC.

Para más información:

Comunicación de USCA

Teléfono: **687 437 453**

E-Mail: **comunicacion@usca.es**

www.usca.es

Comunicación APROCTA

Teléfono: **654 51 09 10**

E-Mail: **prensa.controladores.aprocta@gmail.com**

www.aprocta.es