

## NOTA DE PRENSA

### ILEGALIDAD EN EL CONTROL AEREO

El recientemente aprobado Real Decreto 1516/2009, R.D. publicado el 2 octubre del pasado año, firmado por la Vicepresidenta del Gobierno y refrendado por el Rey, en su disposición adicional tercera textualmente refleja: *“Los alumnos controladores de tránsito aéreo y los titulares de una licencia de controlador de tránsito aéreo deberán cumplir, a partir del 17 de mayo de 2010, los requisitos de competencia lingüística establecidos en el artículo 17.”*

Este Real Decreto por el que se regula la Licencia Comunitaria de Controlador de Tránsito Aéreo, tiene como objeto fundamental unificar los criterios para la obtención de una licencia de controlador de tránsito aéreo y los requisitos para el ejercicio de dicha actividad, tanto en relación con la prestación del servicio, formación, así como en entrenamiento y capacidad exigidos.

Esta normativa afecta tanto a controladores civiles como a controladores del ejército que desempeñan sus funciones para el TRÁNSITO AÉREO GENERAL (aeronaves civiles, **de Estado, militares, de policía o defensa aérea**),). Este tránsito representa el 95% de las operaciones que se realizan en el espacio aéreo español.

Un total de 240 controladores militares del Ejército de Tierra, del Aire y de la Armada desarrollan su labor en 19 dependencias de control militares. Estos técnicos gestionan tránsito aéreo general aplicando reglas OACI a aeronaves civiles y militares.

Según el contenido del anteriormente citado Real Decreto, se establece el 17 de mayo como fecha límite para que las autoridades militares adopten las medidas necesarias al objeto de que todos los alumnos controladores y controladores de tránsito aéreo estén en posesión de un nivel lingüístico operacional 4 en el idioma inglés como requisito indispensable para ejercer la labor de control aéreo al tránsito aéreo general.

La normativa emana de las Directivas europeas que forman parte del paquete de medidas para la adopción de un Cielo Único Europeo y llega a nuestro país con cuatro años de retraso con el consiguiente pago de las correspondientes sanciones.

El Ministerio de Defensa ha ido a tres velocidades dependiendo del ejército en cuestión. Por un lado, el Ejército del Aire ha impartido cursos presenciales y on-line para sus controladores, quienes con un gran esfuerzo están consiguiendo en su mayoría obtener el certificado correspondiente después de ser examinados por un

equipo evaluador. Por otro, el Ejército de Tierra impartió en el mes de febrero cursos on-line y algunos han tenido la suerte de viajar a Irlanda para perfeccionar su nivel lingüístico en inglés, sin embargo a día de hoy, no se les ha evaluado. La Armada está postrada en el olvido, no han tenido formación y tampoco se contempla el ser evaluados. Ante esta circunstancia, son muchos los controladores del ejército los que han mostrado su preocupación, sobre todo aquellos que no van a tener el certificado del anteriormente citado (nivel operacional 4 en inglés) en la fecha indicada.

Hay un número importante de socios de SODECTA (asociación de controladores que alberga al 80% de los mismos en activo), han solicitado a través de ésta, que se promuevan las gestiones oportunas para viajar a Inglaterra con objeto de realizar un curso intensivo de inglés aeronáutico y examinarse para obtener el nivel OP 4 requerido. Estos profesionales están dispuestos a asumir los costes por su cuenta.

Es importante indicar que el controlador del ejército es el primer eslabón en el ejercicio de sus funciones dentro de una cadena de mando que tiene como responsable final a la ministra de defensa.

Especial relevancia puede haber durante el periodo veraniego de vacaciones. Al incremento de tráfico comercial cargados de turistas a España, se puede añadir el hecho de que solamente el 40 % de los controladores tienen el nivel requerido. Esto puede interpretarse como un aumento del número de jornadas laborales y esfuerzo del personal certificado en lengua inglesa, ya que el resto de compañeros que no tienen ese perfil lingüístico, solamente podrían gestionar tráfico en castellano.

El servicio de control de tráfico aéreo en el seno del ejército está catalogado como un servicio de armas que conlleva un plus de exigencia y responsabilidad. A partir del día 17 de mayo van a ser decenas los controladores los que van a ser nombrados en las órdenes diarias de sus respectivas dependencias para realizar un servicio para la aviación civil y militar sin estar debidamente certificados.

La mayoría de los controladores del Ejército del Aire que ya están en posesión del nivel OP. 4 en inglés no se les ha canjeado la licencia de control antigua por la nueva como así lo establece el R.D. 1516/2009. ¿Por qué la autoridad competente no expide las nuevas licencias cuando son muchos los controladores los que cumplen ya los requisitos? ¿A qué se debe esta demora? ¿Qué necesidad hay de dejar las cosas para última hora?

El controlador militar es consciente de la situación y desea ejercer su actividad dentro de la legalidad, siendo consciente de las consecuencias que le podría acarrear si en el ejercicio de sus funciones como controlador hubiera un incidente o accidente aéreo, tanto en el entorno militar, como en el civil.

Desde SODECTA se viene denunciando públicamente esta situación desde hace años y solicita a las autoridades competentes “sentido común” y asunción de responsabilidades. No es admisible que estos profesionales que soportan a diario una presión por la naturaleza de su trabajo, tengan que ejercer su labor en un entorno de incertidumbre legal. Por el bien del servicio que se presta a la aviación civil / militar y de su seguridad, esperamos y deseamos que se adopten las medidas necesarias para que todos los controladores militares estén en posesión del nivel lingüístico exigido y la consiguiente licencia europea de controlador de tránsito aéreo según lo estipulado en el Real Decreto anteriormente mencionado.