

En consecuencia con el informe que se nos solicita pasamos a relacionar la serie de posibles mejoras susceptibles de realizar en la OMA de Vigo, según nuestra opinión.

Debemos destacar en primer lugar que, debido a que los asuntos aquí relacionados provienen del mes de septiembre, alguno de ellos incluso de antes, es posible que, por razones que apuntamos al final de este escrito, la actual opinión de algunos trabajadores de la OMA –sobre todo los tres recién destinados en ella y los tres eventuales por baja de los antiguos– con cuya opinión no se pudo contar para elaborar este escrito ni para otros asuntos, difiera del contenido del mismo. Por razones que desconocemos, pero que nos imaginamos, sus decisiones parecen responder a otro tipo de directrices que no es el consenso entre compañeros.

1.- Cabe en primer lugar y como problema fundamental, el ya manifestado en diversas ocasiones a la jefatura de la OMA, a la jefatura Territorial y posteriormente, tras la ausencia de medidas; mediante escritos encaminados a AEMET, AENA, etc. en los cuales destacamos las inaceptables condiciones de la nueva oficina en que se nos ha instalado, las cuales nos imposibilitan por completo (sobre todo por la noche) el cumplir con nuestro servicio de forma adecuada, ya que no podemos ver las condiciones de las cuales debemos informar. No solo tiene menos visibilidad que la anterior sino que tampoco cuenta con el observatorio precario que, mediante una escalera de caracol, se había colocado en la antigua oficina, para acceder al techo del aeropuerto.

Casi se podría asegurar que la denuncia de esta deficiencia –cuya existencia es sistemáticamente negada por la jefatura de la OMA (posiblemente debido a su activa participación en el proyecto)– podría ser el origen de todos los demás problemas surgidos en fechas posteriores.

La oficina tiene el campo de visión reducido (en relación a la también deficiente oficina anterior), sobre la cabecera 20, por los árboles del campo de golf del Aeroclub (a los cuales nos aproximaron, disminuyendo el ángulo de visión) y, sobre la cabecera 02, por un “finger” que se interpone entre nuestra oficina y dicha cabecera.

Se ha emitido una “guía de observación” que nos encamina a diversas localizaciones del aeropuerto (alguna de ellas fuera del área restringida, lo cual ya ocasionó la imposibilidad de volver a entrar por haber dejado la tarjeta dentro) para poder observar aproximadamente un 70% de todo lo que deberíamos ver. La necesidad de publicar dicha “guía” ya demuestra lo inadecuado de la oficina. Además su utilidad por la noche es totalmente nula, ya que la excesiva iluminación interior del aeropuerto, la falta de ventanas operativas para acceder al exterior, la existencia de cristales dobles con graves acumulaciones de polvo y suciedad, unido a la oscuridad exterior y a las luces del aparcamiento de coches, impiden la visión de cualquier tipo de fenómeno meteorológico y de la nubosidad.

Proponemos que se cambie la localización de la oficina para un lugar, al menos, similar al anterior, donde los obstáculos relatados la afecten en menor medida y se la dote de un observatorio que, aunque peligroso y deficiente, sea también similar al anterior, así como la instalación de una cámara hacia la zona de aproximación de la cabecera 20, facilidad sumamente útil que ya existió durante cierto tiempo pero tras una avería se prescindió de la misma.

Hace poco tiempo y de forma repentina, se cambiaron radicalmente los turnos (y últimamente también los horarios de cambio de turno) sin que, al menos los trabajadores más antiguos, hayamos sido notificados de los motivos ni se haya atendido a nuestras peticiones de que, en dichos cambios, se incluyeran ciertos detalles que también a nosotros nos gustaría proponer.

2.- Se ha solicitado a la jefatura de la OMA que se consensue con todos los trabajadores la elaboración de los turnos y, en última instancia, se atienda al interés de algunos de nosotros de mantener las relaciones personales y de amistad, mediante la pequeña convivencia que representa el tiempo de cambio de turno con compañeros que lo son desde hace décadas, para lo cual hemos solicitado que estos compañeros tengamos los turnos en secuencia. Algo que consideramos no perjudica a nadie, ni al servicio, ni a los demás trabajadores.

Ni la petición a la jefatura de la OMA, ni la elevación del pedido a la delegación regional, han obtenido resultado positivo alguno. Algo inexplicable, puesto que consideramos que su aceptación en nada perjudica al servicio y contribuye a la buena relación entre los compañeros, significando, además, una atención y trato de cortesía entre la jefatura y los demás funcionarios como personas y compañeros que, al final, somos todos.

Incomprensiblemente se nos sigue separando los turnos precisamente a los que deseamos estar juntos, sin causa alguna que lo justifique, sin explicación alguna y tampoco se nos está permitiendo participar en la elaboración de los turnos.

Proponemos que los turnos se elaboren teniendo en cuenta la opinión de todos los interesados que vayan a realizarlos, introduciendo los cambios que no perjudiquen a otros funcionarios y permitiendo que los compañeros que lo deseen puedan hacer tener sus turnos juntos. Una vez elaborados por consenso, entre los funcionarios, se someterían a la aprobación de la jefatura y valdrían hasta que alguien propusiera cualquier cambio.

3.- Algunos funcionarios tenemos dificultades para manipular y utilizar los aparatos informáticos, los programas diversos que se han establecido, así como las múltiples señas y contraseñas, códigos de averías, etc. de manera que, para evitar el incumplimiento de notificar incidencias y averías, seguimos utilizando el “libro de incidencias” y allí escribimos todas y cada una de las incidencias que ocurren en la OMA. También hemos solicitado que se nos comunique por escrito cualquier

notificación, ya que las realizadas por los medios informáticos no nos llegan debido a las carencias que acabamos de relatar.

Han ocurrido casos donde se ha notificado en el correo general de la OMA, a algún funcionario, algún tipo de incidencia personal durante el servicio que todo indica se debería haber notificado de forma privada e individual. Asimismo hemos observado que varias hojas del “libro de incidencias” donde se notificaban averías graves en los equipos (como el apagado total de los equipos debido a un disyuntor defectuoso en la línea SAI que motivó el tener que enchufar los equipos a la línea convencional), así como reiteradas lecturas falsas de los equipos RVR, han desaparecido de dicho libro.

Por el contrario, las ausencias debidas a dichos fallos del sistema (apagado total) fueron incluidas en una “estadística” que pretendía demostrar que algún funcionario era menos diligente que otros, calificados como “ejemplares”. Como se comparaban los fallos debidos a esta causa con las presencias de otros trabajadores que habían estado todo el mes, o parte del mismo de vacaciones, los afectados tuvimos que presentar otro estudio incluyendo estas variables, con lo cual se demostró que el rendimiento anual de todos era similar y próximo al 99%. Ignoramos la intención final de dicha “estadística” ya que no se publicó ninguna más y, ante los manifiestos errores de la misma (intencionales o no) el propio jefe de la delegación tuvo que salir al paso de la misma.

Proponemos que se siga utilizando el “libro de incidencias” de manera oficial al objeto de que los funcionarios de más edad (hay funcionarios con más de 63 años de edad) puedan cumplir con la normativa sin tener que sufrir situaciones de estrés intentando, durante una avería descubrir, en el manual correspondiente, el tipo y clase de avería que se ha producido, el ordenador donde debe notificarla, el programa a utilizar, los lugares a los que enviar faxes sobre dicha avería, el código de la avería, etc. Algo imposible de memorizar, incluso para quien sabe de informática, si durante un año el número de averías se reduce a tres o cuatro y si, al mismo tiempo, debemos seguir enviando la información “metar” a los usuarios.

Incluso si no fuera una propuesta excesiva sugerimos la creación de un “especialista” en averías, en la Central, que sepa de memoria, debido a la práctica, todos y cada uno de los pasos a seguir durante una avería, al que los observadores pudiéramos dirigirnos por teléfono para informarlo del problema que tenemos y que él, como conocedor de todas y cada una de las medidas a tomar, las llevara a efecto, mientras el observador se encargaría de seguir facilitando la información aeronáutica a los usuarios.

Como interesados en que continúe el buen ambiente que existió durante las décadas que los más antiguos llevamos realizando servicio en la OMA de Vigo, hemos procurado, durante estos meses, llegar a arreglos satisfactorios para estos problemas que, pensamos, se originan en las que nosotros consideramos más que justificadas críticas a las nuevas instalaciones. Críticas que a su vez solo tratan de velar por la eficacia y la seguridad que siempre existió en la OMA de Vigo donde nunca hubo queja alguna sobre el servicio prestado.

Infelizmente, no solo nos hemos topado con los problemas anteriores, sino que hemos visto como, en una acción inédita e injustificada ya que nunca existió incidente alguno que diera lugar a tal, se cerraba con llave la mitad de los despachos de la OMA, impidiendo el acceso a los mismos, así como a los teléfonos y documentos en ellos situados.

También hemos tenido que asistir a la retirada de las notificaciones sindicales y laborales del interés de los compañeros –que habíamos colocado en un mínimo rincón de uno solo de los varios e inmensos tableros de anuncios existentes en la OMA– y que fueron arrinconados en un destartado y escaso tablón instalado al efecto en el cuarto de los trastos de la OMA.

Un hecho inédito es la sensación de que, en contra de lo históricamente normal en la OMA, donde todos los trabajadores formábamos un grupo solidario y bien avenido, actualmente parece existir una, recién creada, “división” de opiniones entre los funcionarios antiguos y los nuevos o temporales. Causado, posiblemente, por motivos ajenos a su voluntad, los recién llegados tienen una actitud totalmente diferente y vemos como ya casi es imposible cambiar turnos entre unos y otros, son reacios, sino hostiles o temerosos, a consensuar peticiones sobre el servicio, el ambiente se ha tornado incómodo e incluso hemos recibido, en la OMA, una notificación sorprendente y genérica, sobre comportamientos graves, tales como insultos y amenazas, cuyo origen y motivo desconocemos por completo.

No comprendemos las razones de estos hechos cuando siempre ha primado el compañerismo, el buen entendimiento, la amistad y los arreglos consensuados, lo que representó un servicio eficaz, un buen ambiente de trabajo, una ausencia total de incidencias y unos resultados en presencias y puntualidad por encima de la media requerida.

Lo deseable sería volver a lo que fue norma durante muchos años, para lo cual creemos que basta con que se atienda al diálogo, que no se siembre la discordia entre los trabajadores, que se actúe de buena fe admitiendo cada uno los fallos que se pueda tener, procurando corregirlos, aceptar las críticas y respetar los derechos de los demás así como su dignidad como trabajadores y como personas.

Por nuestra parte no falta voluntad para ello.

La Respuesta de CCOO:

Buenas tardes,

En relación con vuestro escrito y los comentarios que he recibido de vosotros sobre la situación de la OMA de Vigo, esta mañana se ha tenido una reunión del Grupo de Trabajo de la MESA DELEGADA DEL MAGRAMA, en el que uno de los puntos era analizar la situación de la OMA y preguntar a la Jefatura de la citada OMA sobre los informes recibidos, para sacar una nota con la decisión que se tome y transmitirla a todos los trabajadores de la OMA a través de su Jefatura.

Como en su día os dirigisteis a mí (CCOO en Aemet) mediante el escrito comentado, tenía el compromiso de ir informandoos de las decisiones que se tomen a nivel de Mesa Delegada sobre el asunto.

Esta mañana se ha decidido que la Dirección de Administración y Producción elaborará una nota, motivada por el resultado de la auditoría recientemente pasada, en la que se especificará que se debe cumplir con las instrucciones que figuran tanto en instrucciones locales, como en el MOSNA. Por lo tanto, se utilizará el Mercurio para introducir las averías, se cumplirá con las instrucciones de contingencias, los partes se transmiten a través del terminal tiempo, excepcionalmente y por motivo de alguna contingencia a través del ACDM, cumplimiento mínimo exigido por los objetivos de calidad en la transmisión de los METAR tanto por disponibilidad, como por puntualidad y por supuesto se controlará que no se utilice el programa para pasar los METAR de forma automática. Las personas que necesiten actualizar su formación o realizar algún curso se coordinará a través de la DT de A`Coruña para que se impartan los cursos necesarios. En algún caso parece ser que se debe realizar el curso de seguridad aeroportuaria exigido por AENA. En fin, estoy señalando lo que todos sabemos, que está expuesto en el informe de la auditoría y ahora se deben llevar a cabo todas las actuaciones exigidas por la misma.

Además se insistirá en que la ubicación de la oficina, está situada de acuerdo a la normativa OMM, OACI, ANSMET,... como así lo refleja la auditoría, las limitaciones que pudiera tener dicha ubicación se solventan con las ayudas a la observación.

Y sobre el cuadrante de servicios y el cumplimiento de los horarios, se instirá en el cumplimiento de la normativa vigente reflejada en la Disposición del Régimen de Horarios Especiales, junto con las instrucciones incluidas en el Calendario Laboral de 2014. No se pueden realizar 24 horas. La responsabilidad de elaborar los cuadrantes corresponde a la Jefatura de la Dependencia previa consulta con los trabajadores, pero eso no significa que se vaya a poner lo que digan unos u otros, primero cumplir con la normativa y después si hay consenso se aceptará lo que digan los trabajadores, si no lo hubiera será la Jefatura quien elabore los cuadrantes. En el caso de disconformidad, estáis en el derecho de dirigir dicha reclamación a la Jefatura, Delegación Territorial, Dirección de Administración y Sindicatos (Comisión de Seguimiento de Horarios Especiales), quienes estudiarán dicha reclamación.

Estoy a vuestra disposición para cualquier aclaración al respecto.

Saludos

Xxxxx XXXXXXXXX

CCOO en Aemet

La Respuesta de CSIF:

“Buenos días, Xulio.

Tras haber examinado la información que nos aportas, y habiendo consultado a nuestro secretario general de la sección sindical y al resto de compañeros de CSI-F, te informo de que este asunto escapa de las competencias de la sección sindical, ya que su ámbito se circunscribe a la provincia de Madrid.

Puesto que lo está llevando otro sindicato en las reuniones del grupo de trabajo de AEMET de la mesa delegada del MAGRAMA, y nosotros aún no nos hemos incorporado a la misma, consideramos que el procedimiento para tratar esta cuestión es el adecuado, las reuniones del grupo de trabajo de la mesa delegada.

Te indicamos que existe una junta de personal de AEMET en A Coruña por si quieres dirigirte a ellos, ya que sois compañeros de comunidad autónoma y empresa, quizás puedan orientarte aunque también exceda de su competencia.

Si sigues interesado, en el futuro podremos informarte según vayamos teniendo más conocimiento sobre este tema.

Respecto a la cuestión de los cuadrantes que planteas, coincidimos con la información que en su momento os dio el compañero de CCOO. El jefe de la dependencia es el responsable de la elaboración de los cuadrantes de turnos y se contará con la plantilla para la elaboración de los cuadrantes estando ella conforme. En este caso es una cuestión de tres contra tres, por lo que la responsabilidad es del jefe de la dependencia, que decidirá lo que mejor convenga para la prestación del servicio.

Recibe un cordial saludo,

Xxxxxxx Xxxxxx”.