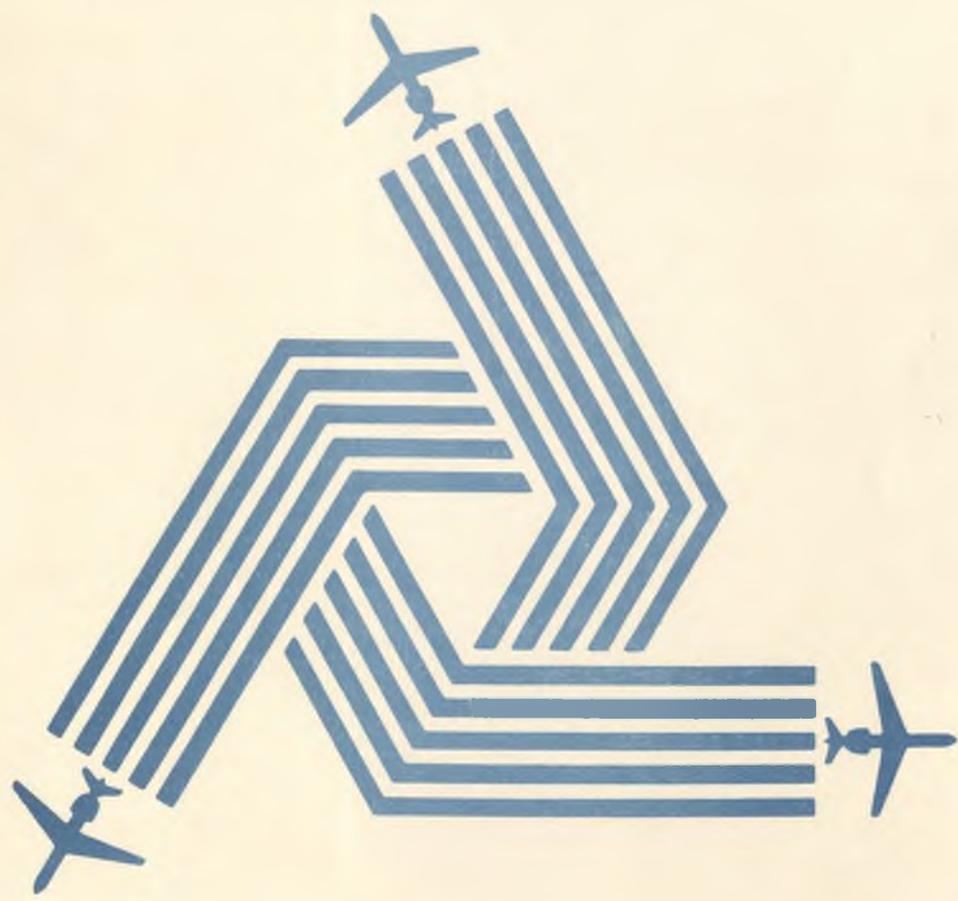


Se otorga recibos y el
en los legajos e los trabajos parlamentarios
y el Ministerio de Transportes y Obras Públicas.

Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay. ✈



CONTROL

ACTAU



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

7 de Febrero de 1985

Señores Integrantes de la
Comisión Nacional Programática
Presente.

De nuestra mayor consideración:

Adjunto a ésta, elevamos a ustedes un INFORME pormenorizado de la actual situación en los Servicios de Control de Tránsito Aéreo. Este informe es encarado desde los puntos de vista Técnico, Profesional y Administrativo

El Controlador de Tránsito Aéreo sigue asumiendo la responsabilidad de garantizar la seguridad, el ordenamiento y la agilidad del Tránsito Aéreo en todo el territorio Nacional. Para ello necesita de una estructura Técnico-Profesional-Administrativa que garantice el normal desarrollo de su función en aras de la Seguridad Aérea. La estructura actual, obsoleta y decadente es una amenaza alarmante y un indicio que no se puede seguir ignorando, ni postergando. De lo contrario las responsabilidades de una inminente y no deseable tragedia recaerá no solamente sobre los controladores sino también sobre el Estado.

El espectacular desarrollo cuantitativo y cualitativo experimentado por la Aeronáutica debe ser acompañado de medidas que contemplen ese desarrollo y medidas que protejan la función de quienes en definitiva son los encargados de salvaguardar las vidas y posibles daños materiales de los usuarios de ese desarrollo como así también los intereses comerciales y del Estado.

Acompaña este informe una plataforma de REIVINDICACIONES. Las que consideramos de vital importancia para el desarrollo de nuestra función, pero no sólo por la función en sí, sino también porque pensamos que esas reivindicaciones contemplan soluciones y contienen la instrumentación para que haya mecanismos que aseguren el efectivo desempeño de nuestra función y la del Estado.

Esperando que este trabajo presentado por nuestra Asociación tenga el justo eco en esa honorable Comisión, y haya sido expresado en un lenguaje claro para su comprensión saluda a ustedes y se reitera a sus gratas órdenes ;

Roberto Arca Jaurena
Roberto Arca Jaurena

Presidente A.C.T.A.U.



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

F. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

INFORME

Sistema de Control de tránsito aéreo: Líneas Generales

El espacio aéreo está dividido en unidades básicas denominadas Regiones de información de vuelo (FIR), dentro de las cuales el espacio aéreo está nuevamente dividido en espacio aéreo controlado y espacio aéreo no controlado. El espacio aéreo controlado está dividido a su vez en áreas de control y zonas de control.

Dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) se facilitan servicios de tránsito aéreo cuyos objetivos son los siguientes:

- 1) impedir colisiones entre aeronaves;
- 2) impedir colisiones entre aeronaves y obstáculos, en el área de maniobras;
- 3) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- 4) facilitar asesoramiento e información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos;
- 5) prevenir a los organismos pertinentes respecto de las aeronaves que necesitan ayuda para la búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Los servicios de tránsito aéreo incluyen un servicio de control de Tránsito aéreo (ATC), al cuál incumbe el cumplimiento de los objetivos 1, 2 y 3, un servicio de información de vuelo y un servicio de alerta, responsables respectivamente del cumplimiento de los objetivos 4 y 5. Así, la separación efectiva entre aeronaves está asegurada solamente en el espacio aéreo controlado, mientras que todos los demás servicios son facilitados dentro de los límites de las Regiones de información de vuelo (FIR).-

Las aeronaves pueden volar según las reglas de vuelo visual (VFR) o, si están provistas del equipo correspondiente, según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Los pilotos pueden volar con una u otra de estas series de reglas, tanto dentro como fuera del espacio aéreo controlado, pero con las VFR el piloto es responsable de mantener su aeronave separada de las demás, mientras que con las IFR esta responsabilidad incumbe al controlador de tránsito aéreo, aunque solamente dentro del espacio aéreo controlado.



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

Es necesario destacar aquí que en nuestro país, fuera de las zonas de control y por encima de 200 metros todo el espacio aéreo es controlado.

El servicio de control de tránsito aéreo está a su vez dividido en tres: servicio de control de área, servicio de control de aproximación y servicio de control de aeródromo. Estos servicios se suministran respectivamente desde un centro de control de área (ACC), una oficina de control de aproximación (APP) y la torre de Control de aeródromo (TWR);

El sistema de control de tránsito aéreo (ATC) puede imaginarse como una red de centros de control principales encargados de las aerovías; de servicios de control más pequeños, encargados de las áreas terminales y de los aeródromos, que regulan el tránsito de llegada y de salida, así como su integración en el tránsito aéreo; y de servicio de control todavía más pequeños, que regulan el tránsito en la proximidad inmediata de aeródromos regionales y secundarios menos importantes.

Seguridad y eficacia del control de tránsito aéreo

Los objetivos de los servicios de control de tránsito aéreo (ATC) son en primer lugar, garantizar la seguridad aérea y en segundo lugar, resultar eficaces acelerando y manteniendo ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

A continuación se indican brevemente algunos factores tecnológicos y de organización que influyen en la seguridad y la eficacia del funcionamiento del ATC.

a) aspectos técnicos. La actual estructura del espacio aéreo uruguayo, la cuál no ha variado mayormente en los últimos treinta años, se ve absolutamente superada por los adelantos en materia de aviación. En otras palabras la actual estructura es obsoleta, lo que lleva a una sobrecarga de trabajo, carga que soporta toda el controlador de tránsito aéreo, que es en definitiva quien se maneja en esa estructura y dirige el control de las aeronaves. Así lo demuestra el incremento, acentuado en los últimos tiempos, de incidentes de tránsito aéreo en los que se ha querido involucrar siempre a los controladores de tránsito aéreo, como una forma de minimizar las carencias técnicas que por falta de idoneidad en la materia, las actuales autoridades no han podido solucionar. Aún más; las soluciones propuestas han contribuido a agravar la situación que sin exageraciones tiene un carácter totalmente caótico.



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

Otro de los aspectos técnicos destacables que influye en la seguridad es la falta total de un estudio concerniente a determinar la capacidad del sistema ATC y la carga de trabajo de los controladores de tránsito aéreo. El sistema actual se satura rápidamente, sobre todo en lo que respecta al servicio de área Terminal en la época estival y se puede decir otro tanto del servicio de control de aeródromo y del Centro de Control de Área. En cuanto al interior se refiere, la saturación del mismo Aeropuerto El Jaguel en Punta del Este, se hace evidente cada verano.

No deja también de ser importante destacar lo obsoleto de los equipos utilizados, sobre todo en la torre de control, situación que se agrava por el hecho de que no se consulta a los controladores cuando de modificaciones se trata, como así en la compra de nuevos equipos, ya que son los controladores los que en definitiva pueden avalar junto con los técnicos electrónicos las bondades de uno u otro equipo.

Resta solo señalar a los efectos de clarificar la importancia de esta situación, que los aspectos técnicos de todo sistema ATC tienen una repercusión evidente sobre los problemas sociales y laborales de los controladores de tránsito aéreo.

b) aspectos profesionales. Los aspectos profesionales que influyen en la seguridad son variados pero en líneas generales influyen mucho el reconocimiento inadecuado de la profesión, las condiciones de trabajo, la remuneración, la ausencia de un mecanismo adecuado para solucionar conflictos laborales, el no reconocimiento de trabajo insalubre, la falta de un retiro anticipado, etc.

Reconocimiento de la profesión. Este reconocimiento hasta ahora ha sido inadecuado en el Uruguay. En la mayoría de los países los controladores de tránsito aéreo son funcionarios del Estado, pero se les ha reconocido un status especial dentro de la administración pública. La base de esta concesión ha sido que los controladores de tránsito aéreo están directamente concernidos en la seguridad de la aviación civil y tienen problemas que son únicos a su profesión y su función y en la seguridad pueden ser equiparados, en términos generales, a los de los pilotos de línea.

condiciones de trabajo. La seguridad, la higiene y el bienestar en el trabajo son condiciones básicas que no deben escapar a la atención de las autoridades. Estas condiciones empeoran cada día más, ya en grado sumamente alarmante sobretodo si se considera que en servicios que se prestan las 24 horas del día, en donde trabaja personal sometido a stress continuamente, se llegó a extremos increíbles (tener que alimentar y cuidar de un gato para que combatiera ratones en la torre de control del "Aeropuerto Internacional de Carrasco") que no caben en



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

ninguna estructura seria que maneja vidas humanas y debe gozar de higiene, bienestar y seguridad. Según las recomendaciones emanadas de la Reunión de Expertos sobre los Problemas Relativos a los Controladores de Tránsito Aéreo realizada en el seno de la O.I.T. en Ginebra 8 al 16 de mayo de 1979, deberían ser previstas y efectivamente disponibles en todas las dependencias ATC facilidades adecuadas para el recreo, descanso, bienestar y locales sanitarios. Las salas de descanso deberían estar separadas del lugar de trabajo y de las instalaciones de recreo. Con respecto a la seguridad en el empleo, la legislación al respecto brilla por su ausencia. Un riesgo concreto y constante al que está expuesto el controlador de tránsito aéreo durante toda su carrera es perder el empleo por motivos de incapacidad. Esta puede ser médica o técnica las cuales lo inhabilitan para poseer la licencia de controlador y ejercer su profesión. Incapacidad médica: Puede ser temporal o para siempre. Anualmente los controladores deben ser sometidos a un examen psico-físico completo (vista, oído, nariz y garganta, reflejos motores de todos los miembros, velocidad mental, test psicológicos de concentración, y efectuar una serie de dibujos de reproducción y de creación, además de análisis clínicos de orina y sangre como así odontológicos) El solo hecho de no poder pasar alguno de estos exámenes lo inhabilita temporal o definitivamente para la profesión. Incapacidad técnica esto sucede si el controlador pierde sus calificaciones o si la convalidación de una habilitación caduca. Se ha dado de que se le exijan exámenes complementarios en investigación de presuntos incidentes, a controladores calificados que en el caso de perderlos hubieran perdido su habilitación. Una habilitación caduca a su vez si un controlador no ejerce su profesión por estar envuelto en un proceso prolongado. Así mismo la acción disciplinaria que decida la autoridad ATC también puede dar lugar a que se revoque la licencia del controlador, por ejemplo si se le reconoce culpable de negligencia.

La remuneración. La calidad única de la profesión de controlador de tránsito aéreo impide su comparación con otra a los efectos de tener una base para su remuneración, sin embargo se ha aceptado su equiparación a la de piloto de línea en la mayoría de los países. Esta remuneración debe tener en cuenta la alta calificación técnica que deben tener los controladores para ejercer su profesión, pero además otros factores como el stress al que están sometidos, su continuo estudio de las cambiantes reglamentaciones técnicas, la alta responsabilidad, su pena en caso de accidente culposo (25 años de cárcel), su inseguridad en el empleo específico, su desgaste psico-físico. Actualmente los controladores de tránsito aéreo que tienen unos 10 años de antigüedad ganan lo mismo que una asistente social de la Intendencia Municipal de Montevideo, y de ese sueldo el 50 % es producto de una compensación por eficacia prestada. Los controladores



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

se ven forzados para sobrevivir a tener dos o tres empleos, lo que está reñido con las mínimas normas de seguridad ya que los controladores deberían trabajar exclusivamente en el control de tránsito aéreo sin otras preocupaciones que las específicas de su función, a los efectos de un rendimiento perfecto en aras de la seguridad aérea. No se entiende que 50 controladores en todo el país no sean considerados con niveles de remuneración acordes a su función profesional, cuando anualmente la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica recauda un monto superior a los 10 millones de dólares, recaudación que se efectúa sobre la base del trabajo de los controladores y su responsabilidad civil. A efectos más ilustrativos, es necesario aclarar que con lo que paga por diferentes conceptos una línea aérea (Aerolíneas Argentinas) se paga el sueldo de los 600 funcionarios de la DGIA, incluidos los controladores.

ausencia de mecanismos para solución de conflictos laborales.

La ausencia de mecanismos para la solución de conflictos laborales es perjudicial, pues entender el mecanismo de nuestra profesión no es fácil y entendemos que muchas de las situaciones conflictivas se solucionarían sin tener que adoptar medidas de acción laboral enérgicas que no son deseables por ninguna de las partes si existiera ese mecanismo donde los controladores tuvieran la participación necesaria ya sea a través de representaciones de controladores o por intermedio de nuestra Asociación. Los controladores de más de 63 países estamos organizados en Asociaciones Profesionales, constituidas con objeto de mantener las normas profesionales y promover los intereses de sus miembros por medios distintos de los utilizados típicamente por los sindicatos, no obstante ello, ha habido si se quiere una progresiva adaptación, teniendo hoy día muchas de ellas un carácter más sindical debido quizás a la ausencia de mecanismos a los que hacemos referencia.

no reconocimiento de trabajo insalubre. En muchos países se ha reconocido esta profesión como insalubre debido al desgaste psico-físico al que se ven expuestos los controladores de tránsito aéreo. Este reconocimiento se ha hecho considerando diversos aspectos que se detallan a continuación:-----

Fatiga. Las causas de la fatiga son amplias y están relacionadas con casi todos los aspectos del trabajo del controlador. Algunas inherentes a las responsabilidades, carga de trabajo y tareas del controlador. Su responsabilidad es acompañada por una tensión nerviosa inducida por temor a accidentes, incidentes y sus consecuencias. Esta tensión existe siempre ya sean dos aeronaves o una la que se controle ya que la experiencia indica que no se necesita más para causar un accidente. También el trabajo intenso provoca fatiga sobretodo si



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

el equipo es de mala calidad o si se han de controlar pilotos privados que no han alcanzado aún una buena experiencia profesional. Como así también si se ha de preparar nuevos controladores con el tránsito real como entrenamiento. La edad del controlador puede así mismo agravar estas causas.

Ruido y patología auditiva. El ruido constituye una grave molestia ya que se necesita de un alto grado de concentración en la tarea y sobretodo en las horas pico de tránsito. Este nivel de ruido por diferentes causas, sobrepasa los límites de la tolerancia cuando se producen ruidos agudos, intensos y súbitos. Sus causas pueden ser el comportamiento humano (alteración nerviosa durante o después de un intervalo de tránsito intenso), del equipo (provocado por altavoces llamadas telefónicas, diversas alarmas, portafichas, ventiladores u acondicionadores de aire), de las aeronaves, (motores de aviones en estacionamiento, despegues y aterrizajes, pasajes bajos sobre la torre de control de helicópteros, y aeronaves caza de la Fuerza Aérea). En fin todo esto causa fatiga auditiva, con una grave disminución de la acuidad acústica, motivo a su vez de inhabilitación del controlador.

Patología visual: Las grandes superficies transparentes de la torre de control son causa a menudo del deslumbramiento solar, y el pavimento de grava o de cemento aumenta la densidad de reflexión de los rayos solares lo que expone a la retina a radiaciones infrarrojas del sol originando astenopia retinal temporal. Lo mismo la visión nocturna, la fijación de la vista en instrumentos de lectura directa y sobre la consola de trabajo, en condiciones semiobscura para facilitar la visión hacia el exterior incide gravemente en la patología visual.

Patología causada por la tensión nerviosa. Estadísticas sobre estudios en situ de nuestra labor, han demostrado la presencia de tres tipos de enfermedades atribuidas a la tensión nerviosa: enfermedades cardiovasculares, enfermedades del sistema nervioso, y enfermedades gastrointestinales o metabólicas.

Las sobrecargas que se imponen al sistema nervioso parece ser un factor de desgaste en organismos mal adaptados o sensibles a tales situaciones. La patología psicósomática del controlador de tránsito aéreo está relacionada por orden decreciente de frecuencia, con:

- 1) el sistema gastrointestinal
- 2) el sistema cardiovascular
- 3) el sistema neuropsíquico.

la falta de un retiro anticipado. La presente legislación con respecto a la jubilación, no contempla singularidad de la profesión de controlador de tránsito aéreo. Pensamos que a esta altura del informe, no caben dudas de, que es una profesión única y que si se le comparara a alguna



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

otra profesión, sería la de piloto de línea la que más se acercaría claro que, es necesario aclarar, esto es cierto solo en la medida de las responsabilidades, ya que en cuanto a stress se refiere la profesión de controlador de tránsito aéreo fué declarada por profesionales en la materia médica como la número uno, ocupando la de piloto Comandante, el sexto lugar.

Nuestra profesión ha sido reconocida con un retiro anticipado en muchos países, por citar algunos; Canadá, Francia, Alemania, Suecia, Hungría, Nueva Zelandia, Irlanda, Islandia, Australia, Austria, Bahamas, Luxemburgo, Estados Unidos, México, Bélgica, Portugal, Suiza, Yugoslavia, etc y entendemos que esto además de contemplar las características únicas de la profesión tendría en cuenta la seguridad aérea ya que hay un lógico desgaste psico-físico que afecta la capacidad de reacción del controlador y por lo tanto la seguridad.

Responsabilidad civil de los controladores de tránsito Aéreo

Dada la índole del cometido del controlador es sumamente improbable que éste quiera causar deliberadamente un accidente de aviación, y por consiguiente que se le impute cualquier forma de responsabilidad dolosa. Es probable en cambio que se le acuse de negligencia culposa, principalmente en caso de muertes o lesiones, sea atribuyéndola a una indiferencia culpable ante la posibilidad de causar daño o bien, más específicamente, al incumplimiento del reglamento. Es preciso poner de relieve que los controladores conocen perfectamente la seguridad y la eficacia del sistema ATC y que un gran número de mejoras sugeridas han sido desechadas por la falta de idoneidad total que existe a nivel de autoridades o lo que es más grave aún; colaboran con su ignorancia autoritaria a mantener una amenazante estructura obsoleta que atenta cada día más contra la seguridad aérea. El controlador de tránsito aéreo sigue asumiendo la responsabilidad de garantizar la seguridad aérea pero que conste, dentro de una estructura que no ofrece seguridad y de la cuál es responsable el Estado en caso de tener que lamentar un accidente. El artículo 200 del Código Aeronáutico prevee para el controlador en caso de encontrársele culpable de un accidente con muertes, hasta 25 años de Penitenciaría. La responsabilidad por falta de atención o por la no prestación de un servicio presupone una clara idea del grado de atención exigido. Esta responsabilidad civil del controlador aumenta señaladamente cuando imparte formación a un nuevo compañero con el tránsito real porque no se dispone de un simulador adecuado. Esta falta es un factor de las condiciones de trabajo, condiciones que como en el caso de nuestro país son nefastas y así mismo esto no ayuda como circunstancia atenuante ya que en muchos fallos de tribunales en el extranjero se adujo que en conocimiento de esas condiciones de trabajo se deberían haber tomado



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P O BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

precauciones suplementarias por parte del controlador. En fin el controlador es culpable o culpable. La falta de un seguro para los controladores y la no asistencia al controlador en el pago de un abogado especializado o familiarizado con la profesión para que ejerza una defensa con posibilidades es otro de los problemas graves de la estructura actual.

c) aspectos administrativos. Estos aspectos son varios, sin embargo, destacamos los de más importancia:

Escalafón- Diferentes grados de nuestro escalafón son ocupados por funcionarios que no son controladores de tránsito aéreo, mientras que otros, que sí ejercen la profesión figuran con grados administrativos o como peones de pista. Este escalafón pues, no está adecuado a la realidad, lo que afecta la moral del controlador.

Ascensos. Los mismos se ven limitados por los propios cargos directivos que no son muy numerosos y al no generarse vacantes las posibilidades de ascenso son muy esporádicas. Esto se agrava aún más cuando en servicios como la Torre de Control se ejercen varios controles (aeródromo, aproximación, y área terminal) con una sola jefatura. Siendo que todos los controladores efectuamos la misma función no se entiende el porque de no tener iguales remuneraciones, siendo la diferencia, la antigüedad (lo que sería admisible):

Acciones disciplinarias. Antes de proceder a la aplicación de una sanción disciplinaria a un profesional del control, se deberían agotar todos los recursos aclaratorios con participación bipartita dada la naturaleza especial de esta profesión. Todo tipo de sanciones debe ser muy medido y meditado ya que esto genera una situación de preocupación en el controlador y la misma se refleja en la seguridad. Por otro lado la aplicación del Estatuto del Funcionario es llevada a cabo cuando sirve para sancionar al funcionario, pero si alguna de sus normas lo ampara en determinada situación, éste es ignorado por completo. Tal el caso de las calificaciones expuesto más adelante, como así también sus consideraciones que soslayan la alta responsabilidad de los controladores.

En la investigación administrativa, con consideraciones profesionales de accidentes o incidentes de tránsito los controladores deben estar representados por comisiones elegidas por los mismos para la defensa del controlador y no por las autoridades a fin de evitar las implicancias de estas digitaciones.

Calificaciones. El sistema de calificaciones usado en la actualidad en la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica pertenece a



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6344

MONTEVIDEO URUGUAY

un obsoleto sistema del Ministerio de Defensa. Esto se presta para que la Junta Calificadora integrada por muchas personas que no tienen un contacto directo con todo el personal, juzguen según informes totalmente parcializados de muchos de sus integrantes, con sus obvias consecuencias, sobretodo en estos últimos años donde determinadas personas han sido calificadas no por sus actitudes, sino por sus ideas. Criterios como éstos deben ser erradicados de la administración pública en aras de una justicia tan anhelada.

Funcionarios destituidos. Existe un funcionario destituido por el Acto número 7 del 27-6-77 y otro que se vió forzado a renunciar ante la categoría C asignada a su "fé democrática". Es necesaria su restitución con su antigüedad y jerarquía.

Horario discontinuo. (Esto es simplemente una referencia informativa) El controlador de tránsito aéreo trabaja sábados, domingos y feriados Pascua, Navidad y Semana de Turismo, año nuevo etc. Los servicios son las 24 horas del día en el Aeropuerto de Carrasco. No son extrañas a nuestras tareas, Navidades en el recinto solitario de una Torre de Control o un Centro de Control de Area. Ni los cambios de horarios de trabajo diurno, nocturno, etc. Estos turnos rotativos afectan la vida familiar y la de relación, como así mismo nuestro metabolismo.

Formación del Controlador

El controlador efectúa un curso teórico donde constan las siguientes materias: Inglés (incluyendo inglés técnico) Meteorología Aeronáutica, Aerodinámica, Aeronavegación, Altimetría, Telegrafía, Comunicaciones, Electrónica y Radioayudas, Reglamentaciones de la Organización Civil Internacional, Reglamentaciones Nacionales, Derecho Aeronáutico, Aeródromos, Servicio de Búsqueda y Rescata, Tránsito Aéreo (Control Rodaje, Control de Aeródromo, Control de Aproximación, Control de Area Terminal y Control de Area) Procedimientos de Emergencia, Identificación de Aeronaves, Operación de Aeronaves, Rutas Nacionales e Internacionales. Además, un curso práctico habilitante para cada uno de los controles. Duración de los cursos en total: 2 años.

Se exige además Segundo Ciclo de Enseñanza Secundaria aprobado (Bachiller), Inglés, Exámen Psico-físico.

Todo esto es la formación ab initio, pero además se requiere una formación ulterior en el lugar de destino que en el caso del Aeropuerto Internacional de Carrasco no es menor a tres años. Es decir que se puede hablar generalizadamente de una formación necesaria de cinco años para preparar un controlador.



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

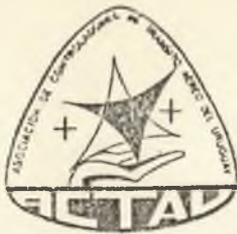
Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

REIVINDICACIONES

- 1)-Derogación de los artículos 9 , 21 y 97 de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, Ley de 28 - 12 - 1977.
- 2)-Presupuestación de los funcionarios contra tados.
- 3)-Instrumentar Comisiones Técnicas Mixtas donde la participación de Controladores en actividad aseguren la correcta estructura de Seguridad para la Aviación. Estas Comisiones, tendrán a su cargo la Reestructuración del Espacio Aéreo desde el punto de vista del control de tránsito, serán consultadas y elevarán propuestas sobre nuevos diseños técnicos o equipos y adecuarán los manuales a la estructura nacional y crearan los manuales y/o reglamentaciones necesarias para el funcionamiento técnico y de coordinación entre los servicios involucrados en el control del tránsito aéreo.
- 4)-Debe haber un reconocimiento, a nivel de la función Pública, del carácter especial de nuestra profesión. Instrumentándose esto por medio del reconocimiento estatutario del informe de conclusiones que fuera elaborado en la Reunión de Espertos sobre los problemas relativos a los Controladores de Tránsito Aéreo realizada en Ginebra del 8 al 16 de mayo de 1979.
- 5)-Es necesario instrumentar mecanismos de consulta en cuanto a bienestar, seguridad e higiene en el trabajo se refiere. En estos mecanismos deben haber representados controladores de los servicios involucrados, los que serán elegidos en los mismos por sus compañeros
- 6)-Dado el carácter único de la profesión del controlador de tránsito á aéreo, ésta no se presta fácilmente a ser equiparada con otras profesiones. No obstante, para garantizar que los controladores tengan una remuneración que esté en relación con sus responsabilidades, se debería notar que una de las profesiones en la cuál las responsabilidades asumidas se parecen estrechamente a las del controlador es la de Piloto Profesional. Por ello se reclama la siguiente solución:
 - a) Equiparación del sueldo del Controlador de tránsito aéreo que es poseedor de Licencia Habilitante de 1era. Categoría, con el sueldo correspondiente al de Piloto Comandante de la Línea Aérea Nacional (PLUNA).
 - b) Equiparación del sueldo del Controlador de tránsito aéreo que es poseedor de Licencia Habilitante de 2da. Categoría, con el sueldo correspondiente al de Co-Piloto de la Línea Aérea Nacional (PLUNA).-
 - c) se deberá estipular una diferencia de sueldo a convenir entre controladores y autoridades, cuando el controlador ejerza funciones de



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P O BOX 6544

MONTEVIDEO URUGUAY

Supervisión o de Instrucción en el mismo trabajo, no pudiendo esta diferencia de sueldo de instructor cobrarse más allá del solo período de instrucción.

- 7)-Garantizar la participación de un organismo o mecanismo en el cuál los controladores estén presentes con voz y voto que tenga como fin la solución de posibles conflictos laborales a los efectos de no tener que tomar medidas no deseadas que afecten el normal desarrollo de la actividad aérea, verdadera fuente de importantes ingresos en dólares al país.
- 8)-Reconocimiento de la profesión, sin dilaciones, como trabajo insalubre ya que este punto entedemos es sumamente obvio en nuestro trabajo.
- 9)-El principio de un retiro anticipado merece el reconocimiento para esta profesión en virtud de la peculiaridad de la misma. Esto sobre todo en interés de la seguridad aérea. La propuesta que se somete a la consideración de esa honorable Comisión es la siguiente:
 - a) En general para todos los Controladores de tránsito aéreo del Uruguay se solicita que a los efectos de la jubilación se computen 3 años por cada 2 años de permanencia en el cargo, con independencia de la edad del funcionario.
 - b) En el caso de incapacidad médica o técnica, que lo estipulado en el punto anterior valga por los años trabajados como controlador y que el resto a ser desarrollado en una función afín o administrativa sea de computación normal hasta contabilizar el puntaje de 30 años de trabajo con igual consideración sobre la edad. Se considera para los casos a y b que el monto de la jubilación debe ser el sueldo actualizado de un Controlador de la misma jerarquía cuando dejó de prestar la función de controlador.
- 10)-Revisión, con participación de los controladores, de la Legislación Nacional en lo que respecta a nuestra responsabilidad penal, y la inclusión en la misma de los posibles atenuantes.
- 11)-La contratación de un seguro que contemple los casos en que el controlador deje de percibir su sueldo ya sea por estar involucrado en investigaciones de incidentes o accidentes, investigaciones administrativas, o incapacidad permanente desde el punto de vista médico para ejercer su profesión.
- 12)-El Escalafón que contempla a los controladores de tránsito aéreo hay que adecuarlo a la realidad e incluir en él a los que verdaderamente ejercen esa función y sacar a aquellos que ocupan esos



ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

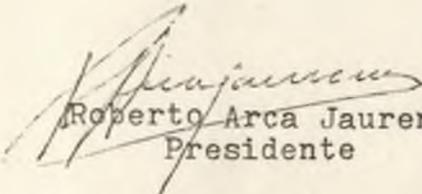
Air Traffic Controllers Association Of Uruguay

P. O. BOX 6344

MONTEVIDEO URUGUAY

- grados y que ni son controladores siquiera, como así aquellos habiendo sido controladores no quieran volver a su real función .
- b)-Tener derecho al cobro de la diferencia de sueldo correspondiente al grado superior inmediato luego de 3 años de permanencia en el grado.
- 13)-Instrumentar que en toda Comisión Investigadora de Incidentes de Tránsito Aéreo sean partícipes como miembros los controladores elegidos, en cada servicio involucrado, por los propios compañeros, asegurando justicia y paridad de elementos de juicio del caso. Los mismos deben tener voz y voto.
- 14)-Se debe aplicar el sistema de calificaciones con supervisor como el que se contempla en el Estatuto del Funcionario para el personal técnico de la Administración Pública.
- 15)-Restitución de los funcionarios destituidos con su antigüedad y jerarquía actualizada.
- 16)-Que las becas de actualización y formación técnica como así los cursos de perfeccionamiento sean adjudicados por riguroso concurso. Y ante la paridad de puntaje que sea definitiva la antigüedad de permanencia efectiva de la función.
- 17)-Que se sumen a nuestras licencias anuales, los días feriados, carnaval y semana de turismo cuando hayan sido éstos trabajados, en calidad de licencia suplementaria, real acto de justicia para que haya un equilibrio por días trabajados con los demás funcionarios de la Administración Pública.
- 18)-Hay que instrumentar de una vez para siempre la necesidad de la presencia de 2 (dos) Directores de Aeropuerto en el caso del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Uno, el cuál cumpliría funciones administrativas, y el otro, propio del escalafón de los controladores el cuál tendría carácter Técnico ya que hasta ahora ha habido una acefalía Técnico -Administrativa, que pone en serio riesgo la seguridad Aérea.

Por la Comisión Directiva de A.C.T.A.U.


Roberto Arca Jaurena
Presidente