

## **¿Lo político por encima de lo jurídico? Otra vez?**

En el editorial de El país publicado ayer como "El país vs una asamblea sindical" se realizan una serie de afirmaciones erróneas y otras valoraciones que desde la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay nos vemos en la obligación de precisar por la honestidad y el honor de nuestra Asociación y sus integrantes.

El editorial comienza alabando el accionar del ministro de Defensa Nacional por haber evitado un cierre del Aeropuerto de Carrasco decidido por una asamblea. Nada más lejos de la realidad. Se plantea con liviandad e incluso desconocimiento de la realidad del control de tránsito aéreo en nuestro país y las medidas anunciadas por nuestra Asociación. La afectación total por medidas de demoras en los despegues, habría sido de un 16,6% del total de las horas de despegues únicamente (menos del 10% de afectación del tránsito de salida), ya que no había afectación de ningún tipo (0% de horas afectadas) para arribos y/o aeronaves en vuelo bajo nuestra jurisdicción.

Los problemas de infraestructura, tecnológicos y de personal en los servicios de navegación aérea en nuestro país no son nuevos. Algunos de ellos han sido muy notorios como las fallas de radar, y otros quedan solo en la espalda de los controladores que soportan trabajar sin comunicaciones fiables con los aviones, fallas constantes en diversos sistemas, problemas de infraestructura importantes, y sin condiciones de trabajo acordes al servicio esencial que se brinda. Nunca estuvo en discusión lo esencial de nuestro servicio, y con esa importancia y profesionalismo lo brindamos todos los días del año sin valorar si el estado responde a tiempo a las urgentes e importantes necesidades del servicio.

El acuerdo al que hace referencia el Ministro, no fué refrendado ni honrado en ningún momento por el Ministerio de Defensa. El día 12 se trasladaron al interior del país a compañeros, como una medida de corte anti sindical que había sido denunciada ante el MTSS con anterioridad por ACTAU y que era condición para el levantamiento de las medidas del día 7 de julio. A su vez el día 14 el MDN comunicó que no iba a presentar un proyecto de mejora para el ART.104 de la ley de rendición de Cuentas, por cual echaba por tierra cualquier posibilidad de diálogo y aún así nuestra Asamblea decidió mantener la mesa de negociación una instancia más, para evitar las

medidas. Vale mencionar que parte de lo acordado en diciembre de 2022 refiere al cumplimiento de puntos convenidos en 2012 y que a la fecha aún no se han concretado.

A su vez en la transcripción de la comparecencia en la Comisión de Presupuesto y Hacienda número 1442, carpeta 3713 del día 12 de julio, fojas 50 en adelante, el Señor Ministro deja ver su intención de no cumplimiento del convenio colectivo con ACTAU de fecha 30 de diciembre de 2022. Tanto así, que no contesta las preguntas de los legisladores más que con evasivas respecto del marco jurídico para el cumplimiento del convenio con actau, o lo que equivale a decir que no hay ilegalidad alguna en el mismo. Por tanto, ¿quién es el que escala el conflicto, o con qué sentido?

En nuestro país la declaración de esencialidad aplica a las acciones que pretenden afectar servicios y solo si por su interrupción puede poner en riesgo la salud, la seguridad o la vida de alguien. Está regido por la Ley 13720 y sus posteriores reglamentaciones y tiene como cometido declarar el derecho a huelga consagrado en el Art. 57 de la constitución, como únicamente por debajo del derecho a la vida o a la salud. El legislador Constitucionalista y luego los legisladores que aprueban las leyes en este sentido, lo que hacen es balancear el poder del estado, las compañías multinacionales aeronáuticas y el capital en su ejercicio de poder, con los trabajadores. Hecho ampliamente reconocido durante la historia en nuestro país que con responsabilidad, nos ha llevado a tener la clase media más amplia de América latina y una de las más consistentes y sólidas.

La propia OIT en la resolución citada por el MTSS dice, que ninguna huelga es admisible, cuando se afecta la vida o la seguridad de la población. Siendo esto último condición sine qua non, para coartar el derecho a huelga de un servicio esencial.

Las medidas sindicales de demora en los despegues que tomamos durante los últimos 14 años, implican simplemente no permitir despegues por periodos de dos horas. Antes, durante y después se continúa brindando el servicio como siempre y no se afecta en ningún caso los despegues de vuelos sanitarios, humanitarios, de búsqueda y rescate, de Estado, en emergencia o afectado por meteorología adversa. Por tanto, cualquiera sea el motivo humanitario que determine un viaje, al ser notificado queda por fuera de las medidas. Tampoco se afectan aterrizajes, sobrevuelos,

entrenamientos, etc., simplemente despegues en periodos de dos horas por turno. Sobre eso nadie puede argumentar que la vida, la salud o la seguridad está en riesgo por que un vuelo sale un rato o antes o después. Factores meteorológicos como la niebla o las fallas de sistemas de navegación producen cientos de estas demoras al año. En los últimos 6 años no se aplicó un solo minuto de demora por medidas sindicales y se han sufrido cientos de horas de demoras por otras razones. Por lo que presentar las medidas de nuestra Asociación como limitar la salida o ingreso del país es simplemente de un nivel de desconocimiento tal, que no sostiene el más mínimo fundamento. Por tanto, nada tiene que ver con las mencionadas medidas que en el 2008 que proponían un cierre total del espacio aéreo.

La esencialidad no es un recurso para utilizar cuando un sindicato dice o hace algo que no le gusta al gobernante de turno, ni siquiera si se retira de una mesa de negociación como pretenden instalar las autoridades. La legislación nacional e internacional es clara al respecto, el estado puede recurrir a la esencialidad si está en riesgo la vida, la seguridad o la salud de toda o parte de la población. Es un recurso que limita el derecho de huelga para salvaguardar otros fundamentales pero nunca un argumento para su prohibición.

Pretender fundamentar una Resolución de esencialidad por un acuerdo incumplido, la representatividad de un sindicato o una asamblea que pretende co-gobernar han sido algunos de los argumentos para poder situar una decisión política por encima del orden jurídico nacional e internacional.

Además de las medidas de demoras en los despegues hemos tomado otras como no hacer horas extras o no participar de cursos como instructor o alumno. ¿Esas medidas están también comprendidas en la esencialidad? Aún no lo sabemos porque la resolución del MDN no es clara al respecto y no hemos obtenido respuesta a nuestro pedido de aclaración.

Quién puede, en su sano juicio, creer la tesis de una asociación técnica y gremial que pretendiera "paralizar un país" y "gobernar" cuando en 65 años jamás hemos hecho pronunciamiento político alguno, cuando simplemente hemos reclamado por la mejora de nuestras condiciones de trabajo y del servicio que prestamos, cuando hemos sido los auténticos defensores de los reglamentos y las leyes nacionales.

Hemos estado más de 3 años en negociación colectiva bipartita primero y tripartita luego, sin promover ningún tipo de medida y cuando lo hemos hecho ha sido sólo producto del irrespeto de lo acordado y como garantía de su cumplimiento por parte del estado con lo pactado. Claramente parece un intento poco ajustado de deslegitimar el accionar de un sindicato serio, para luego descargar el peso del poder político en un pequeño grupo de trabajadores que osó evidenciar la pésima gestión de la aviación civil en nuestro País, que la industria sufre desde hace años.

Nosotros estamos convencidos que la esencialidad aplicada no está ajustada a derecho y consecuentemente con ello presentaremos los recursos correspondientes, pero una vez aplicada esa esencialidad es también mandato de la OIT establecer rápidamente espacios de conciliación y arbitraje que permitan resolver los problemas de fondo. Ese ha sido y es nuestro desvelo actualmente. Resolver las inequidades salariales que generan más de 30% de diferencia entre trabajadores que realizan la misma tarea, fortalecer y mejorar la formación inicial y continua de los controladores, garantizar condiciones de trabajo seguras y confortables, de infraestructura fiable y acordes a las necesidades de un servicio esencial, que recauda millones de dólares por año y que es estratégico para nuestro país.

El plan A, B y C debería ser cumplir con las normas y lineamientos de la Organización de la Aviación Civil Internacional de la ONU (organismo regulador de la aviación internacional) para tener una aviación segura y en sintonía con las necesidades y desafíos del país, así como las recomendaciones del comité de expertos para el Control Aéreo del año 1979, de la OIT. Poco de esto ocurre hoy y esperamos que las autoridades dejen de beligerancia con una Asociación de profesionales y pasen a escuchar sus recomendaciones para garantizar la seguridad del tránsito aéreo en nuestro país.

<https://actau.uy/proceso-de-negociacion-y-resolucion-de-esencialidad/>

<https://actau.uy/comunicado-sobre-esencialidad/>

<https://actau.uy/protocolo-de-medidas-de-no-despeque/>

<https://actau.uy/derecho-de-huelga-de-los-controladores/>

[https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1979/79B09\\_162\\_span.pdf](https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1979/79B09_162_span.pdf)

<https://ifatcaamericas.com/our-regional-team>