DISPOSICIÓN GG N°70/18

ORDENA INICIO DE PROCEDIMIENTO SUMARIAL.

BUENOS AIRES, 16 de octubre de 2018

VISTO, La Ley N° 27.161, CCT 1512/16 "E", Ley 20.744 LCT; Resolución N°133/2016 Ministerio de Transporte, Resolución EANA N° 02/2017, Resolución EANA N° 1 de fecha 29 de febrero de 2016, con sus modificatorias y complementarias, el Acta de Directorio N° 9; la NOTA GAO N°187/2018; y

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 27.161 calificó de servicio público esencial, en los términos del artículo 24 de la Ley N° 25.877, a la prestación de los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina.

Que el Artículo 17 de la mencionada ley estableció que las relaciones entre la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (EANA S.E.) con su personal se rige por el Régimen de Contrato de Trabajo establecido en la Ley 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias y los Convenios Colectivos de Trabajo que hubieren sido celebrados o se celebren en el futuro con las asociaciones gremiales representativas de su personal

Que el Artículo 18 de la mentada ley establece – en su parte pertinente- que el personal transferido mantiene los derechos laborales, económicos y de la seguridad social.

Que dicho reconocimiento se encuentra contemplado expresamente en el CCT 1512/2016 "E", suscripto entre la EANA SE y A.T.E.P.S.A., que en su Capítulo 15 establece, en su parte pertinente, que se ratifica que el régimen disciplinario y sumarial aplicable a los trabajadores transferidos contará con las mismas garantías del debido proceso que actualmente se aplica a los trabajadores de la Administración Pública Nacional

Que, en fecha 08.06.2016, se dictó la Resolución N° 133 del Ministerio de Transporte en cuya virtud se resolvió, en su artículo 1°, la transferencia a la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACION AEREA SOCIEDAD DEL ESTADO (EANA SE) a partir de la 0 hora del día 1° de Agosto de 2016 del personal civil dependiente de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) que se encontraba prestando servicios en comisión en la DIRECCION GENERAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO de la FUERZA AÉREA ARGENTINA, en los términos y con las garantías dispuestas en los arts. 18,20 y 29 de la Ley 27.161

Que, por Resolución EANA N°1 de fecha 29 de febrero de 2016, se aprobó a estructura orgánica de la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO - EANA SE -.

Que, el art. 13 punto 7 del estatuto de la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO – EANA SE- establece que el Presidente tiene, entre otras, la facultad de aplicar sanciones disciplinarias que pudieren corresponder, pudiendo delegar tales funciones en quien sea designado al efecto.

Que, conforme el Acta de Directorio N° 01, el Gerente General de la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO -EANA S.E.- tiene facultades suficientes para dictar la presente disposición

Que, la NOTA GAO N°187/2018 suscripta por el Sr. Gerente de Área Operativa, fechada 12 de octubre de 2018, a cuyo contenido remito, da cuenta de los sucesos acontecidos en la CTR Aeroparque, en la misma fecha, durante el turno operativo desarrollado entre las 0600 y las 1400 local, en cuya virtud se produjeron demoras en la secuencia de aproximación hacia dicho aeropuerto, así como en vuelos con destino a San Fernando, sin que, en principio, mediaren cuestiones técnicas u operativas que justificaren tales acontecimientos, solicitando el inicio de la correspondiente investigación sumarial.

Que, el Gerente denunciante refiere que en la fecha referida se encontraba fuera de Buenos Aires por cuestiones laborales tomando conocimiento de los sucesos en cuestión a través de diversos llamados de usuarios externos (en especial ARSA) como también de operadores de la FMU Ezeiza y del propio Jefe del ACC de Ezeiza, quienes manifestaban la ocurrencia de demoras innecesarias e injustificadas en el espacio aéreo de Aeroparque.

Que, por otro lado, los vuelos en cuestión habían sido secuenciados y regulados por el ACC y la FMU conforme las previsiones contenidas en el AIC A09/2018, Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC Ezeiza y Torre de Control Ezeiza y la RAAC 91, en cuya virtud, en principio, no existiría causa desde lo operacional que pudiere justificar tales acontecimientos.

Que, resulta digno de destacar que, al intentar comunicarse desde las dependencias señaladas con la supervisora de la Torre de Control de Aeroparque, aquélla

no respondió llamado alguno, así como el operador a cargo del Servicio de Aproximación se negó a acceder a todas las coordinaciones posibles a los fines de agilizar el tránsito y evitar las demoras que ya se habían producido.

Que, sumado a la falta de justificación de las demoras acontecidas, siendo que se verificó la inexistencia de fallas técnicas ni razones operativas que pudieren motivarlas, teniendo la certeza respecto de la interrupción de la secuencia de aproximación, se agrava la magnitud de lo sucedido al constatarse que el vuelo LV-BEU (MEDEVAC) con destino a San Fernando fuera instruido por la CTR Aeroparque a realizar una espera sobre el fijo de aproximación, en flagrante violación de toda normativa nacional e internacional, atento la prioridad que dichos vuelos requieren dada su condición.

Que, surge de la nota referida que, en dicho contexto, y de manera deliberada (ya que no existía inconveniente técnico de índole alguna), se cortó toda comunicación desde la Torre de Control de Aeroparque con las dependencias ANS ACC Ezeiza y FMU Ezeiza, ni se informó al operador de la TMA Baires acerca de los cambios en las secuencias descriptas.

Que, ante la gravedad de los acontecimientos y a los fines de atenuar el riesgo latente y garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, el Sr Gerente de Área Operativa, instruyó de inmediato al Jefe ANS de Aeroparque a los fines de relevar preventivamente al plantel de supervisores y operadores de aproximación, habiéndose dado cumplimiento a la orden impartida alrededor de las 1300 local. En este sentido, se destaca que luego del relevo de los dependientes de aproximación se normalizaron todas las secuencias e interrupciones previas, evidenciando que, en principio, se trató de una situación provocada de manera intencional y maliciosa.

Que, según surge de la copia del libro de novedades de la dependencia que se adjunta a la NOTA GAO N°1887/2018, los trabajadores afectados al Servicio de Aproximación, en el turno A el día 12 de octubre de 2018, que fueran relevados de sus funciones, resultan identificados como: Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907).

Que, atento la magnitud de lo sucedido, especialmente en la demora del vuelo sanitario (MEDEVAC) con las salvedades efectuadas en párrafos precedentes en cuanto a la prioridad que debe garantizarse a los mismos, no resulta un hecho cuestionado la necesidad de proceder a la exhaustiva investigación de los mismos, a los fines de dilucidar la responsabilidad de los operadores en cuestión (turno A de 0600 a 1400 hs local), la misma debe materializarse no sólo respetando las garantías del debido proceso, sin afectación del derecho de defensa de las personas señaladas como presuntos autores de las inconductas objeto de investigación, sino, fundamentalmente, garantizando la seguridad del resto de los trabajadores de la dependencia a los fines de que declaren libremente todo lo que pudieren conocer respecto de los sucesos a investigar, y la preservación de los elementos documentales y técnicos existentes en la misma, extremo que sólo puede llevarse a cabo prescindiendo de la concurrencia, en principio, de los dependientes responsables de la aproximación que estuvieren prestando tareas en la franja horaria en la que se produjeron los acontecimientos, como medida dirigida a evitar obstrucciones y dilaciones durante la sustanciación de dicha investigación.

Que, en razón de lo antedicho, resulta procedente, en los términos del artículo

7.2 inc. a) Régimen Sumarial Disciplinario de esta Empresa, disponer el traslado hacia otra dependencia, de los responsables del servicio de aproximación (supervisores y operador a cargo) en la franja horaria en que se verificaron las demoras injustificadas y la puesta del riesgo del vuelo MEDEVAC. Que, conforme las constancias documentales glosadas a la NOTA GAO 187/2018, los mismos fueron identificados como Arosteguichar Emanuel Siro, Barboza Karina Roxana y Chiodelli Grisel Andrea, debiendo notificarse su traslado hacia aquellas dependencias que, oportunamente, definirá la autoridad del área operativa en razón de las necesidades de cada servicio, dejando constancia que el nuevo destino no podrá exceder los 50 kms de distancia de su lugar habitual de prestación de tareas.

Que, en la especie se verifican los presupuestos fácticos y jurídicos que habilitan la imposición de la medida solicitada, en tanto existe una inconducta y/o incumplimiento por parte de los trabajadores señalados que amerita investigación, y que a tales fines requiere necesariamente su ausencia del lugar de trabajo con el objeto de evitar el entorpecimiento de la misma y la esterilidad en la obtención de los elementos probatorios que resulten eficaces para dilucidar los extremos invocados en la denuncia. En este sentido, y sin perjuicio de la medida adoptada por la Empresa, en virtud de las facultades de dirección y disciplina reconocidas por la legislación laboral, se deja constancia que su imposición responde a una medida cautelar y que no reviste carácter disciplinario, por cuanto su imposición deberá efectuarse por el plazo máximo determinado en la norma que así lo legitima.

Que, atento la magnitud de los acontecimientos descriptos, los trabajadores referidos precedentemente, al momento de efectivizarse su relevo del turno operativo, fueron citados para el día 16 de octubre en la sede central de la empresa a los fines de

que puedan manifestarse respecto de lo sucedido.

Que, en razón de los considerandos que anteceden y la entidad de los sucesos referenciados, corresponde efectuar una investigación exhaustiva a los fines de dilucidar la procedencia y magnitud de un eventual reproche disciplinario de los trabajadores afectados al Servicio de Aproximación, durante el turno A el día 12 de octubre de 2018, debiendo instruirse el correspondiente sumario respecto de Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907)

Por ello,

EL GERENTE GENERAL DE EANA S.E.

DISPONE:

ARTÍCULO 1º.- Ordenar el inicio del procedimiento sumarial a los fines de la investigación de los incumplimientos e inconductas atribuidas a los Sres. Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907), y sus eventuales consecuencias, todos asignados al servicio de aproximación, turno A , en razón de los sucesos descriptos en la NOTA GAO 187/2018 ocurridos el día 12 de octubre de 2018.

ARTÍCULO 2º.- Instrumentar de manera inmediata, la medida de traslado en los términos del art 7.2 a) del Reglamento Sumarial de esta Empresa, conforme los considerandos

que justifican su procedencia, respecto de los dependientes Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365), Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634) y Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632), dejando constancia que la dependencia de destino dependerá de las necesidades operativas de cada dependencia siendo decisión de la autoridad del área operativa su determinación

ARTÍCULO 3º.- Facultar al Departamento de Sumarios a los fines de llevar a cabo la investigación ordenada, y producir las pruebas que considere pertinentes a los fines de la sustanciación del sumario correspondiente.

ARTÍCULO 4º. – Regístrese, comuníquese y archívese.

GABRIEL GIANNOTTI
GERENTE GENERAL
EMPRESA ARGENTINA
DE NAVEGACIÓN AÉREA
SOCIEDAD DEL ESTADO

YANINA CAPETTINI
Gerente de Recursos Humanos
EMPRESA ARGENTINA DE
NAVEGACIÓN AÉREA
SOCIEDAD DEL ESTADO

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

NOTA GAO N° 187/2018

Ref.: Solicitud de investigación sumaria

Buenos Aires, 12 de octubre de 2018

DENUNCIA GA

SEÑORA JEFA:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en el marco de la referencia, con el propósito de solicitarle, inicie un proceso de investigación sumaria para determinar los hechos y responsabilidades de lo sucedido el día de la fecha, con las operaciones de la CTR Aeroparque, durante el turno operativo que se desarrolló entre las 0600hs y 1400hs local, oportunidad en la que se provocaron demoras en la secuencia de aproximación hacia dicho aeropuerto, así como a los vuelos con destino al aeropuerto de San Fernando, sin que mediaran motivos técnicos u operativos, aparentes.

Motiva la presente solicitud, el hecho de que siendo las 1030hs, aproximadamente y encontrándome en la Ciudad de Comodoro Rivadavia, junto con la Jefa del Departamento ATS, Sra. Silvana Enríquez, comenzamos a recibir diferentes llamados telefónicos de usuarios externos (ARSA particularmente) así como comunicaciones de los operadores de la FMU Ezeiza y Jefe del ACC Ezeiza, manifestando que algo estaba sucediendo en el espacio aéreo de Aeroparque, porque se estaban originando demoras innecesarias a los vuelos, a pesar de que los mismos habían sido secuenciados y regulados por el ACC y la FMU de manera tal de cumplir lo publicado en el AIC A09/2018, Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC Ezeiza y Torre de Control Ezeiza y RAAC 91 y que al intentar comunicarse con la supervisora de la Torre de Control de Aeroparque, la misma no respondía los llamados y que el operador a cargo del Servicio de Aproximación se negaba a acceder a todas las coordinaciones posibles para agilizar el tránsito y evitar las demoras.

Seguidamente y al no poder obtener respuestas o explicaciones sobre lo que efectivamente estaba sucediendo; no existiendo fallas técnicas ni razones operativas suficientes y teniendo la certeza respecto de la interrupción de la secuencia de aproximación, con el agravante de que el vuelo LV-BEU (MEDEVAC) con destino a San Fernando fuera instruido a realizar una espera sobre el fijo de aproximación, violando toda normativa nacional e internacional respecto de la prioridad que requieren este tipo de operaciones, dada su condición;

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

que la supervisora había cortado toda comunicación con las Dependencias ANS ACC Ezeiza y FMU Ezeiza; que no se informó al operador de la TMA Baires respecto de los cambios en las secuencias antes descriptas y suponiendo que podría tratarse de una medida interna, realizada con el fin de provocar daños intencionales a los intereses de la empresa así como de los usuarios, pudiendo además poner en riesgo el normal desarrollo y la seguridad de las operaciones aéreas, instruí al Jefe ANS, Sr. Diego Ortíz a relevar preventivamente, al plantel de supervisores y operadores de aproximación. Esta instrucción se realizó a las 1300hs aproximadamente, momento a partir del que, curiosamente, se normalizaron todas las secuencias e interrupciones previas, lo que reforzó aún más la idea de que se trataba de una situación intencional y maliciosa.

Finalmente, informo que el personal de turno que fuera apartado preventivamente, de acuerdo a lo mencionado en el párrafo anterior, fue convocado para presentarse en oficinas de EANA Central el día martes 16 a los efectos de que se manifiesten respecto de lo sucedido. Asimismo, se han solicitado todos los registros e informes referidos a los hechos que se solicita investigar y con el propósito de dar respuesta a los usuarios que pudieran solicitar explicaciones respecto de los mismos.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Lic. Esteban Mendoza
Gerente Operativo
EANA S.E.

A LA JEFA DE SUMARIOS DE EANA SE
DRA. MARÍA LUJÁN MATA
S / D

47

Buenos Aires, 18 de Octubre de 2018

Estimados Sres. EANA SE

En lo concerniente a la reunión mantenida con representantes de EANA SE, el 16 de octubre de 2018, en la que fui notificado del inicio de actuaciones sumariales (Expte 5/2018), relacionadas con el esclarecimiento de una supuesta demora de vuelos durante el turno "mañana" del día 12 de octubre del corriente, en la Torre de Control de Aeroparque; reunión en la cual, he firmado un Acta de Comparecencia, redactada por la Empresa, a los efectos de dejar constancia de haber tomado conocimiento del inicio de una investigación del caso; realizo el siguiente descargo aclaratorio: Mi actividad de indole operativo en la torre de control del aeroparque, el día del hecho en cuestión, se desarrolló según el siguiente cronograma: De 09:00 a 10:00 hs. Operador del "Puesto de Aproximación", no se registraron en este lapso, situaciones que signifiquen demoras de aeronaves en la circulación del flujo del transito, la cual se desarrolló sin registrárse novedades de índole operacional. De 10:00 a 11:00hs. en descanso, sin actividad operativa. De 11:00 a 12:00 hs. ejercí como operador del "Puesto de Superficie y Permisos de Transito"; a partir de las 12:00 hs. del día en cuestión, no cubrí puestos operativos. Debo manifestar asimismo, que en las circunstancias en que habría sucedido la secuencia de tránsito que se detalla en el texto que he firmado, me encontraba avocado al ejercicio de las tareas pertinentes a mi puesto de trabajo, y no surgió ninguna circunstancia que me lleve a prestar atencion hacia ese puesto de trabajo, por lo que no tuve ocasion de percibir o percatarme de lo que haya podido estar ocurriendo, relativo a situacion de transito desarrollandose en aproximacion. Sin otro particular, no habiendo otro detalle o aclaración que pueda proporcionar, doy por finalizada mi exposición y descargo en relación con esta actuación.

Leonardo Gabriel Carboni

EANA S.E.
1062
19 OCT 2018
10:46 hs
RECIBIDO
IMPLICA CONOCIMIENTO

EANA FOLIO 40

MANIFIESTA SOBRE SUCESOS OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIAL- RATIFICA CARTA DOCUMENTO- EFECTUA RESERVAS- SE DECLARE LA INEXISTENCIA DE CONDUCTA OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIA.

EANA S.E.
1159
19 OCT 2018
10:46h
RECIBIDO NO IMPLICA CONFORMIDAD

Sra. Instructora Sumariante

Expte. Nº 05/2018

Quien suscribe en mi condición de controladora de tránsito aéreo habilitada en aproximación de la torre de control de aeroparque Jorge Newbery, Grisel Andrea Chiodelli, categoría laboral instructora ATC con el patrocinio letrado que se indica, vengo a dar cumplimiento a lo requerido en acta de fecha16 de octubre de 2018, por ante esa instrucción a tenor de las condiciones de hecho y de derecho que seguidamente expondré.

I. Formalidades previas que no fueron observadas

1.- En fecha 12/10/18, a las 13 hs aproximadamente fui relevada de mi puesto de trabajo, conjuntamente con la totalidad de mis compañeros de trabajo que integrábamos dicho turno por parte de Diego Ortiz (Jefe ANS Aeroparque), siguiendo directivas según se indicó del gerente de operaciones de la empresa, siendo reemplazados por Alejandro Sosa (Jefe de Instrucción), Graciela Salazar (Jefe SOC) y Ricardo Amoresano (Jefe de Torre de Control).

2.- En la cocina, el jefe ANS nos informó que el motivo del relevo se fundaba en una denuncia de un piloto de "aerolíneas" ante un organismo público.

3. A las tres de la tarde de ese día el jefe ANS informa por e-mail institucional –a todos los relevados- que debíamos presentarnos ante la gerencia de operaciones ante los "hechos" del día de la fecha a las 14 hs. del día 12/10, y que quedábamos relevados de los turnos operativos que pudieran correspondernos hasta la fecha indicada.

Desde las 12 hs del día martes comenzamos a recibir llamadas y mensajes de whatsapp donde se nos informaba la alteración de los horarios de la citación con un secuenciamiento y orden de media hora para cada uno de los citados.

4.- Señalo desde ya la informalidad de la comunicación que no guarda congruencia con los derechos afectados, máxime cuando esa Empresa dispone de una política en materia de comunicaciones, que al parecer no se ha observado.

5. A las 14:03 conjuntamente con mis compañeros nos presentamos en el piso 3 de la EANA advirtiendo recién allí de la existencia de la apertura de un sumario, y de decisiones de "carácter preventivo" ya adoptadas previo a ser oídos, derecho que recién en esta oportunidad ejerzo.

6. A las personas presentes que suscribieron el "acta de comparecencia" de fecha 16/10/18 (de contenido idéntico, pero sin hora) me remito, a los fines de ilustrar la falta de imparcialidad del procedimiento sumarial iniciado: Dra. Maria Lujan Mata (Jefe de Departamento de Sumarios), Lic. Esteban Mendoza (Gerente Operativo) y Luciano Torres (Jefe Administración Recursos Humanos y Liquidación de Haberes).

Dejo expresa constancia que he suscripto el Informe de Situación Torre de Control Aeroparque Jorge Newbery presentado ante EANA SE en fecha 22/11/17, alcanzado por los hechos y el derecho objeto de investigación, solicitando desde ya se incorpore a las presentes actuaciones como asi también la respuesta brindada por el gerente operativo en fecha 12/12/17 a través de la

NOTA EANA N° 770 de fecha 12/12/17 y el acta de fecha 1/12/17 (en oportunidad de la decisión de traslado del CTA Martín Taborda).

II. DESCARGO Y EXPLICACIONES

En las condiciones mencionadas, y siguiendo el contenido del acta, esa instrucción requiere "***formule el descargo correspondiente y me manifieste respecto de los sucesos objeto de investigación***".

Permítaseme señalar que por definición el instituto del descargo, requiere previamente la presentación de cargo, que en el caso no se observa y no puede presumirse en contra de las garantías de quien suscribe. Esto implica salvaguardar mi derecho constitucional de defensa, también previsto en CCT 1512/16 y el máximo respeto a lo previsto en art. 18 de la ley 27.161.

Lo expresado no es menor, pues debe determinarse en qué condición fui citada a declarar. No obstante ello, y sin perjuicio de ampliar en la instancia pertinente si asi correspondiere cuando se provea la prueba solicitada, a continuación procederé a evacuar lo requerido.

Asimismo y por aplicación de idénticos principios invoco expresamente la invariabilidad de los hechos relatados por esa instrucción y la gerencia operativa que fueran expresados en el acta de comparecencia.

Negativas

Niego categóricamente la existencia de "*injustificada demora de los vuelos de arribo durante el turno A en la torre de control de Aeroparque de fecha 12/10/18*".

Niego, por no constarme que de haberse registrado demoras las mismas resultaren injustificadas.

Niego que la carta acuerdo operacional vigente entre el ACC Ezeiza y TWR Aeroparque y AIC 09/2018 resultare de aplicación para todas las aeronaves en orden de aproximación.

Niego que en la secuencia que menciona programada por el ACC Ezeiza resultare en primer orden una aeronave MEDEVAC.

Niego que respecto de esta aeronave MEDEVAC exista normativa que exprese que "no puede interrumpirse ni demorarse bajo ninguna circunstancia."

Niego que durante el lapso de tiempo detallado como de cualquier otro durante la jornada de trabajo en cuestión, el supervisor del ACC EZE y/o FMU EZE, no hayan podido establecer comunicación de ningún tipo con el supervisor de TWR AER.

Niego que las personas mencionadas precedentemente no hayan recibido información de ningún tipo sobre los hechos que estaban sucediendo. Destacando que esta afirmación supone en primer término el pedido de información, y en segundo lugar aseverar que estaban ocurriendo hechos irregulares.

Niego por lo expuesto precedentemente que no existieran razones técnicas ni operativas que justificaran lo sucedido.

Niego que no se hayan constatado fallas en el sistema de comunicación.

Niego que lo relatado haya sucedido a partir de las 11:00 y se extendiera por más de una hora y media aproximadamente.

MARTÍN [illegible] LÓPEZ
T° 50 F° [illegible] C.F.
CUIT N° 27-[illegible]

El relato de los hechos efectuados por la instrucción y ratificado por parte del gerente operativo parte de una premisa falsa (turno de aproximación aeronave MEDEVAC), una inconsistencia en la dependencia que asigna el turno (que no es la APP SABE), y un insuficiente encuadre normativo, por cuanto no se considera la totalidad de procedimientos a observar en los hechos por los cuales se me requieren explicaciones que superan lo expresado por la instrucción (carta acuerdo operacional ACC EZE (Terminal Baires)–TWR SABE y AIC A09/2018-, considerándose el destino de las aeronaves: SABE/SADF.

A la fecha del presente descargo, desconozco a qué aeronaves puntualmente se hace referencia, horas exactas y circunstancias particulares, teniendo en cuenta que esta información es fundamental para poder exponer con exactitud los hechos, e iniciar un proceso de investigación sumarial donde ya se han tomado medidas "preventivas".

III. HECHOS

En términos generales informo que aproximadamente a las 0600 hs. local, cuando se efectiviza el briefing correspondiente con BAIRES CONTROL, se coordinó y aceptó con dicho control, un intervalo de 10 NM cuando ingresaran aeronaves en ORDEN DE APROXIMACIÓN, o como segunda opción, en caso de generarse retrasos por congestión, se utilizarían puntualmente ese día 5 (cinco) minutos de intervalo de aproximación, con la posibilidad de adelantar horarios (pista en uso en aeroparque 13). Respecto a las salidas, las restricciones informadas por Baires Control fueron:

- 1 despegue cada 10 minutos a FIR RESISTENCIA
- 1 despegue cada 5 minutos a SID EZE 19
- 1 despegue cada 5 minutos misma SID (hasta las 1330 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos vía ASADA (desde las 1000 UTC)
- 1 despegue cada 7 minutos vía DORVO (desde las 1100 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos FIR SANTIAGO DE CHILE (desde las 1030 UTC).

Ese día puntualmente, el JEFE DE LA TORRE DE CONTROL, presente en la torre de control fue quien trasladó esta información a través de su teléfono corporativo.

Respecto a este tiempo coordinado, es sabido que los INTERVALOS SON EN TIEMPO, aunque luego pueda trasladarse ese tiempo en millas por minuto, es decir en distancia longitudinal. Este tiempo de trabajo traducido en minutos, tiene que ver con la meteorología reinante, la cual detallo, en puntual, en el horario al cual se hace referencia en el acta de comparecencia y donde se supone existió una demora injustificada:

METAR/SPECI de SABE, Aeroparque Bs. As. 12/10/2018

14:00 UTC: METAR SABE 121400Z 10006KT 070V140 9999 OVC016 13/11 Q1019 NOSIG=
15:00 UTC: METAR SABE 121500Z 13005KT 9999 OVC017 14/11 Q1019 NOSIG=

METAR/SPECI de SADF, San Fernando, BA 12/10/18

14:00 METAR SADF 121400Z 11005KT 8000 -DZ BKN010 OVC016 13/10 Q1019=
15:00 METAR SADF 121500Z 13004KT 9999 BKN019 OVC100 14/10 Q1019=

Durante el tiempo al cual se hace referencia en el acta de comparecencia (entre las 1100 y por un lapso de más de una hora y media aproximadamente), me encontraba en mi función de instructora (entre las 1100 y las 1200 hs) y a partir de las 1200 supervisando, ya que la supervisora se

MARIEL [illegible]
Tº 50 F° [illegible]
CUIT Nº 27-[illegible]

encontraba como operadora en el puesto de control (frecuencia principal) que se extendió hasta las 1300 hs.

En referencia a Carta de Acuerdo Operacional entre Aeroparque Torre y el ACC Ezeiza, contiene instrucciones de cumplimiento obligatorio para Aeroparque APP y ACC Ezeiza (TMA BAIRES) como dice su punto 14. "Vigencia del documento". Dichas instrucciones contienen:

- En el punto 7.2.1 "Espaciamiento para RWY 13" se establece el espaciamiento de los tránsitos con una distancia NO INFERIOR A 10NM (separación longitudinal).
- Por otro lado, se menciona que en el caso de no poder realizarse una secuencia y a fin de que APP SABE pueda efectuar una secuencia de aproximación, las aeronaves serán ordenadas VERTICALMENTE sobre la posición VANAR con sus respectivas horas previstas de aproximación (intervalos de 4 minutos). En este caso, nótese que se establecieron 5 (CINCO) minutos de intervalo de aproximación debido al techo de nubes notificado por la estación meteorológica.

Asimismo, esta Carta de acuerdo operacional hace referencia al espaciamiento o intervalo de aproximación para RWY 13/31 de AEROPARQUE JORGE NEWBERY, sin hacer referencia al espaciamiento para los aeródromos San Fernando y El Palomar.

Puntualmente a los hechos a los que se hace referencia en el expediente, el horario en el que se menciona la situación que se me acusa, hablando de un tránsito "MEDEVAC", recuerdo que había 2 (dos) aeronaves en orden de aproximación procediendo con destino final **Aeródromo San Fernando**. En concordancia con lo dicho, tanto la AIC 09/2018 como la carta de acuerdo entre ACC EZEIZA (TMA BAIRES) y APP SABE no aplican en este caso puntual.

Para aclarar aún más, haciendo referencia a estos vuelos, sería la carta de acuerdo operacional entre APP SABE y SADF TWR la que aplique puntualmente. En el punto 7.3 de la nombrada, se menciona el intervalo de aproximación siendo de 6 (seis) minutos. Entonces, al momento de iniciar la aproximación la primera aeronave, la segunda en orden de aproximación, desconociendo si Baires Control le asignó EAT, y siendo "MEDEVAC", debería haber iniciado 6 (seis) minutos posteriores a la primera. Ahora bien, la pista en uso en San Fernando era RWY 05, con lo cual, debía considerarse el tiempo de duración de la aproximación de la primera aeronave a RWY 23 (entre 10 y 12 minutos) más la circulación visual que iniciaría con la pista a la vista. Esto hace un tiempo aproximado de 15 minutos, considerando:

- mantener el orden entregado por BAIRES: aeronave "MEDEVAC" turno 2 (dos) sin demora para la aproximación.
- las condiciones meteorológicas en la CTR Aeroparque no eran CAVOK y San Fernando TWR había notificado techo de nubes a 1600ft, llovizna débil y BKN a 1000ft.
- ambas aeronaves se encontraban por encima de la capa de nubes, por lo tanto, criteriosamente el controlador actuante no sugirió aproximaciones visuales sucesivas, ni tampoco utilizar la carta IAC N° 2 para RWY 05 debido a que el aeródromo se encontraba en condiciones meteorológicas visuales (informado de esta manera por San Fernando), y que la primera aeronave ya estaba en procedimiento completo.

Resulta que la carta de acuerdo entre APP SABE y TWR SADF, no prevé puntualmente la utilización de una carta en uso que incluya la circulación visual a la otra cabecera, con lo cual, es el controlador de aproximación quien debe gestionar esta situación. En este caso (y como siempre sucede en Aeroparque), se aceleró todo lo posible ambos procedimientos, siendo el resultado final el ingreso sin demora de ambas aeronaves.

MARIE A F LOPEZ
T° 50 F° 5 D A
CUIT N° 27-20541850-0

Siguiendo con el tema, respecto de la aeronave descrita como "MEDEVAC", la "normativa vigente" no dice que las mismas no deben interrumpirse o demorarse, aunque lógicamente en la práctica, sea algo obvio. Sin embargo, una cosa es que una aeronave MEDEVAC no pueda interrumpirse o demorarse, y otra es la **ASIGNACIÓN DE PRIORIDAD**. Lo primero no está descrito en ningún tipo de "normativa vigente" como dice el expediente. La asignación de prioridad, sí. Desconozco el motivo por el cual se le asignó **turno 2** para aproximar a la aeronave con prioridad, pero debe tenerse en cuenta que el ORDEN DE APROXIMACIÓN no lo asigna APP SABE.

Continúo apelando a mi memoria (por falta de grabaciones de voz tanto de la frecuencia principal como de las coordinaciones con Baires Control y el video mapa), puedo asegurar que la aeronave en traslado sanitario en los horarios de entre las 1100 y durante el lapso de más de una hora treinta aproximadamente no sufrió demoras. Esta aeronave, en su primer llamado (aproximadamente a 2 minutos de la posición VANAR) fue instruida a efectuar una espera para continuar descenso de FL 120 hasta FL 050 (lo que no constituyó demora sino un giro sobre el fijo de procedimiento) para que la aeronave pierda altitud y por tener una aeronave debajo iniciado procedimiento al mismo aeródromo. Posterior a ello, fue autorizado a iniciar el procedimiento IAC N° 1 para RWY 23 con circulación visual a RWY 05 (en uso). Posteriormente, se le informó el viento en San Fernando y se le sugirió utilizar RWY 23, a lo cual accedió.

Asimismo, no existió interrupción de la secuencia de aproximación ni de estas aeronaves ni de las "11", como se señala en el acta de comparecencia, ya que en ningún momento se cambió el orden de llegada de las aeronaves de acuerdo a lo que notificó y/o pudo notificar BAIRES CONTROL. Por otro lado, solo se deberían establecer horas previstas de aproximación cuando una aeronave haya de demorarse **10 o más minutos para el aterrizaje** (MANOPER ATM Capítulo 6.5.7). Es decir, tiempos menores a los nombrados, por cuestiones de espaciamiento, no deben considerarse como demora.

Respecto a que tanto ACC EZE como FMU EZE no pudieron establecer comunicación con el supervisor de TWR AER, no es discutible en este ámbito, ya que se relaciona con cuestiones de CNS, de las que no poseo certificaciones que acrediten la idoneidad para emitir opinión técnica. Desconozco si quien formula tal consideración las tiene, aclarando que, mientras estuve presente en la torre de control (excepto para ir al baño) no he dejado de atender los teléfonos en ningún momento.

Dejo constancia que entre las 1100 y las 1200 hs aproximadamente estuve presente en el turno como instructora. Luego de esa hora, estuve supervisando, hasta que fui desplazada de manera irregular como lo expresara más al inicio del presente escrito.

IV. CONCLUSIÓN

Habiendo dado detalles, con la mayor precisión posible a mi alcance, de los hechos relatados como objeto de investigación sumaria, destaco que he sido privada de aspectos sustanciales para dar las explicaciones que se me requieren, y que han sido precedidas de directivas que se traducen en un ejercicio extremo de autoritarismo y violencia laboral como resulta mi relevo del puesto de trabajo conjuntamente con la totalidad de mis compañeros que integráramos dicho turno, sin ninguna causa que lo justifique y/o autorice vulnerándose la totalidad de los derechos y garantías previstas en el CCT 1512/16, en particular las contempladas en el art. 1 de dicho cuerpo normativo. Señalo por lo expuesto, la falta de garantías del debido proceso, evidenciadas en la forma en que se iniciaran las actuaciones y la precariedad fáctica y jurídica, puestas de manifiesto en el relato de los hechos, donde: se exponen hechos de manera genérica e imprecisa, se desconoce la normativa que resulta de aplicación que he observado en un intento de atribuirme

incumplimiento laboral que pueda estar alcanzado por el régimen disciplinario. Efectúo en consecuencia reserva de las acciones contestes a los derechos conculcados.

Las conductas sobrevinientes a la audiencia de fecha 16/10 serán objeto de impugnación específica, pero se enmarcan en la misma dirección.

Habiendo dado cumplimiento a lo requerido en aras del principio rector de buena fe en materia laboral, tenga presente que la evacuación de las explicaciones requeridas de modo alguno implican consentir la validez formal y material de lo actuado.

Atentamente

Elisa F. Cardelli -

MARIEL F. LOPEZ
ABOGADA
T° 50 F° 443 C.P.A.C.F.
CUIT N° 27-28541550-3

EANA S.E. FOLIO 51

MANIFIESTA SOBRE SUCESOS OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIAL- RATIFICA CARTA DOCUMENTO- EFECTUA RESERVAS- SE DECLARE LA INEXISTENCIA DE CONDUCTA OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIA.

EANA S.E. 1158 19 OCT 2018 10:46 RECIBIDO NO IMPLICA CONFORMIDAD

Sra. Instructora Sumariante

Expte. Nº 05/2018

Quien suscribe en mi condición de controladora de tránsito aéreo habilitada en aproximación de la torre de control de aeroparque Jorge Newbery, Karina Roxana Barboza, categoría laboral instructora ATC con el patrocinio letrado que se indica, vengo a dar cumplimiento a lo requerido en acta de fecha 16 de octubre de 2018, por ante esa instrucción a tenor de las condiciones de hecho y de derecho que seguidamente expondré.

I. Formalidades previas que no fueron observadas

1.- En fecha 12/10/18, a las 13 hs aproximadamente fui relevada de mi puesto de trabajo, conjuntamente con la totalidad de mis compañeros de trabajo que integrábamos dicho turno por parte de Diego Ortiz (Jefe ANS Aeroparque), siguiendo directivas según se indicó del gerente operativo de la empresa, siendo reemplazados por Alejandro Sosa (Jefe de Instrucción), Graciela Salazar (Jefe SOC) y Ricardo Amoresano (Jefe de Torre de Control).

2.- En la cocina, el jefe ANS nos informó que el motivo del relevo se fundaba en una denuncia de un piloto de "aerolíneas" ante un organismo público.

3. A las tres de la tarde de ese día el jefe ANS informa por e-mail institucional –a todos los relevados- que debíamos presentarnos ante la gerencia de operaciones ante los "hechos" del día de la fecha a las 14 hs. del día 12/10, y que quedábamos relevados de los turnos operativos que pudieran correspondernos hasta la fecha indicada.

Desde las 12 hs del día martes comenzamos a recibir llamadas y mensajes de whatsapp donde se nos informaba la alteración de los horarios de la citación con un secuenciamiento y orden de media hora para cada uno de los citados.

4.- Señalo desde ya la informalidad de la comunicación que no guarda congruencia con los derechos afectados, máxime cuando esa Empresa dispone de una política en materia de comunicaciones, que al parecer no se ha observado.

5. A las 14:03 conjuntamente con mis compañeros nos presentamos en el piso 3 de la EANA advirtiendo recién allí de la existencia de la apertura de un sumario, y de decisiones de "carácter preventivo" ya adoptadas previo a ser oídos, derecho que recién en esta oportunidad ejerzo.

6. A las personas presentes que suscribieron el "acta de comparecencia" de fecha 16/10/18 (de contenido idéntico, pero sin hora) me remito, a los fines de ilustrar la falta de imparcialidad del procedimiento sumarial iniciado: Dra. Maria Lujan Mata (Jefe de Departamento de Sumarios), Lic. Esteban Mendoza (Gerente Operativo) y Luciano Torres (Jefe Administración Recursos Humanos y Liquidación de Haberes).

Dejo expresa constancia que he suscripto el Informe de Situación Torre de Control Aeroparque Jorge Newbery presentado ante EANA SE en fecha 22/11/17, alcanzado por los hechos y el derecho objeto de investigación, solicitando desde ya se incorpore a las presentes actuaciones como así también la respuesta brindada por el gerente operativo en fecha 12/12/17 a través de la NOTA EANA N° 770 de fecha 12/12/17 y el acta de fecha 1/12/17 (en oportunidad de la decisión de traslado del CTA Martin Taborda).

II. DESCARGO Y EXPLICACIONES

En las condiciones mencionadas, y siguiendo el contenido del acta, esa instrucción requiere "***formule el descargo correspondiente y me manifieste respecto de los sucesos objeto de investigación***".

Permítaseme señalar que por definición el instituto del descargo, requiere previamente la presentación de cargo, que en el caso no se observa y no puede presumirse en contra de las garantías de quien suscribe. Esto implica salvaguardar mi derecho constitucional de defensa, también previsto en CCT 1512/16 y el máximo respeto a lo previsto en art. 18 de la ley 27.161.

Lo expresado no es menor, pues debe determinarse en qué condición fui citada a declarar. No obstante ello, y sin perjuicio de ampliar en la instancia pertinente si asi correspondiere cuando se provea la prueba solicitada, a continuación procederé a evacuar lo requerido.

Asimismo y por aplicación de idénticos principios invoco expresamente la invariabilidad de los hechos relatados por esa instrucción y la gerencia operativa que fueran expresados en el acta de comparecencia.

Negativas

Niego categóricamente la existencia de "*injustificada demora de los vuelos de arribo durante el turno A en la torre de control de Aeroparque de fecha 12/10/18*".

Niego, por no constarme que de haberse registrado demoras las mismas resultaren injustificadas.

Niego que la carta acuerdo operacional vigente entre el ACC Ezeiza y TWR Aeroparque y AIC 09/2018 resultare de aplicación para todas las aeronaves en orden de aproximación.

Niego que en la secuencia que menciona programada por el ACC Ezeiza resultare en primer orden una aeronave MEDEVAC.

Niego que respecto de esta aeronave MEDEVAC exista normativa que exprese que "no puede interrumpirse ni demorarse bajo ninguna circunstancia."

Niego que durante el lapso de tiempo detallado como de cualquier otro durante la jornada de trabajo en cuestión, el supervisor del ACC EZE y/o FMU EZE, no hayan podido establecer comunicación de ningún tipo con el supervisor de TWR AER.

Niego que las personas mencionadas precedentemente no hayan recibido información de ningún tipo sobre los hechos que estaban sucediendo. Destacando que esta afirmación supone en primer término el pedido de información, y en segundo lugar aseverar que estaban ocurriendo hechos "irregulares".

Niego por lo expuesto precedentemente que no existieran razones técnicas ni operativas que justificaran lo sucedido.

Niego que no se hayan constatado fallas en el sistema de comunicación.

Niego que lo relatado haya sucedido a partir de las 11:00 y se extendiera por más de una hora y media aproximadamente, por cuanto ello supone validar los hechos consignados como objeto de investigación.

El relato de los hechos efectuados por la instrucción y ratificado por parte del gerente operativo parte de una premisa falsa (turno de aproximación aeronave MEDEVAC), una inconsistencia en la dependencia que asigna el turno (que no es la APP SABE), y un insuficiente encuadre normativo,

por cuanto no se considera la totalidad de procedimientos a observar en los hechos por los cuales se me requieren explicaciones que superan lo expresado por la instrucción (carta acuerdo operacional EZE –TWR SABE y AIC A09/2018-, considerándose el destino de las aeronaves: SABE/FDO).

A la fecha del presente descargo, desconozco a qué aeronaves puntualmente se hace referencia, horas exactas y circunstancias particulares, teniendo en cuenta que esta información es fundamental para poder exponer con exactitud los hechos, e iniciar un proceso de investigación sumarial donde ya se han tomado medidas "preventivas".

III. HECHOS

En términos generales informo que aproximadamente a las 0600 hs. local, cuando se efectiviza el briefing correspondiente con BAIRES CONTROL, se coordinó y aceptó con dicho control, un intervalo de 10 NM cuando ingresaran aeronaves en ORDEN DE APROXIMACIÓN, o como segunda opción, en caso de generarse retrasos por congestión, se utilizarían puntualmente ese día 5 (cinco) minutos de intervalo de aproximación, con la posibilidad de adelantar horarios (pista en uso en aeroparque 13). Respecto a las salidas, las restricciones informadas por Baires Control fueron:

- 1 despegue cada 10 minutos a FIR RESISTENCIA
- 1 despegue cada 5 minutos a SID EZE 19
- 1 despegue cada 5 minutos misma SID (hasta las 1330 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos vía ASADA (desde las 1000 UTC)
- 1 despegue cada 7 minutos vía DORVO (desde las 1100 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos FIR SANTIAGO DE CHILE (desde las 1030 UTC).

Ese día puntualmente, el JEFE DE LA TORRE DE CONTROL, presente en la torre de control fue quien trasladó esta información a través de su teléfono corporativo.

Respecto a este tiempo coordinado, es sabido que los INTERVALOS SON EN TIEMPO, aunque luego pueda trasladarse ese tiempo en millas por minuto, es decir en distancia longitudinal. Este tiempo de trabajo traducido en minutos, tiene que ver con la meteorología reinante, la cual detallo, en puntual, en el horario al cual se hace referencia en el acta de comparecencia y donde se supone existió una demora injustificada:

METAR/SPECI de SABE, Aeroparque Bs. As. 12/10/2018

14:00 UTC: METAR SABE 121400Z 10006KT 070V140 9999 OVC016 13/11 Q1019 NOSIG=
15:00 UTC: METAR SABE 121500Z 13005KT 9999 OVC017 14/11 Q1019 NOSIG=

METAR/SPECI de SADF, San Fernando, BA 12/10/18

14:00 METAR SADF 121400Z 11005KT 8000 -DZ BKN010 OVC016 13/10 Q1019=
15:00 METAR SADF 121500Z 13004KT 9999 BKN019 OVC100 14/10 Q1019=

Durante el tiempo al cual se hace referencia en el acta de comparecencia (entre las 1100 y por un lapso de más de una hora y media aproximadamente), me encontraba en mi función de supervisión (entre las 1100 y las 1200 hs) y a partir de las 1200 en el puesto de control (frecuencia principal) que se extendió hasta las 1300 hs.

MARIA FLORES
Tº 50 Fº 1[illegible] P.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

En referencia a Carta de Acuerdo Operacional entre Aeroparque Torre y el ACC Ezeiza, contiene instrucciones de cumplimiento obligatorio para Aeroparque APP y ACC Ezeiza (TMA BAIRES) como dice su punto 14. "Vigencia del documento". Dichas instrucciones contienen:

- En el punto 7.2.1 "Espaciamiento para RWY 13" se establece el espaciamiento de los tránsitos con una distancia NO INFERIOR A 10NM (separación longitudinal).
- Por otro lado, se menciona que en el caso de no poder realizarse una secuencia y a fin de que APP SABE pueda efectuar una secuencia de aproximación, las aeronaves serán ordenadas VERTICALMENTE sobre la posición VANAR con sus respectivas horas previstas de aproximación (intervalos de 4 minutos). En este caso, nótese que se establecieron 5 (CINCO) minutos de intervalo de aproximación debido al techo de nubes notificado por la estación meteorológica.

Asimismo, esta Carta de acuerdo operacional hace referencia al espaciamiento o intervalo de aproximación para RWY 13/31 de AEROPARQUE JORGE NEWBERY, sin hacer referencia al espaciamiento para los aeródromos San Fernando y El Palomar.

Puntualmente a los hechos a los que se hace referencia en el expediente, el horario en el que se menciona la situación que se me acusa, hablando de un tránsito "MEDEVAC", recuerdo que había 2 (dos) aeronaves en orden de aproximación procediendo con destino final **Aeródromo San Fernando**. En concordancia con lo dicho, tanto la AIC 09/2018 como la carta de acuerdo entre ACC EZEIZA (TMA BAIRES) y APP SABE no aplican en este caso puntual.

Para aclarar aún más, haciendo referencia a estos vuelos, sería la carta de acuerdo operacional entre APP SABE y SADF TWR la que aplique puntualmente. En el punto 7.3 de la nombrada, se menciona el intervalo de aproximación siendo de 6 (seis) minutos. Entonces, al momento de iniciar la aproximación la primera aeronave, la segunda en orden de aproximación, desconociendo si Baires Control le asignó EAT, y siendo "MEDEVAC", debería haber iniciado 6 (seis) minutos posteriores a la primera. Ahora bien, la pista en uso en San Fernando era RWY 05, con lo cual, debía considerarse el tiempo de duración de la aproximación de la primera aeronave a RWY 23 (entre 10 y 12 minutos) más la circulación visual que iniciaría con la pista a la vista. Esto hace un tiempo aproximado de 15 minutos, considerando:

- mantener el orden entregado por BAIRES: aeronave "MEDEVAC" turno 2 (dos) sin demora para la aproximación.
- las condiciones meteorológicas en la CTR Aeroparque no eran CAVOK y San Fernando TWR había notificado techo de nubes a 1600ft, llovizna débil y BKN a 1000ft.
- ambas aeronaves se encontraban por encima de la capa de nubes, por lo tanto, criteriosamente el controlador actuante no sugirió aproximaciones visuales sucesivas, ni tampoco utilizar la carta IAC N° 2 para RWY 05 debido a que el aeródromo se encontraba en condiciones meteorológicas visuales (informado de esta manera por San Fernando), y que la primera aeronave ya estaba en procedimiento completo.

Resulta que la carta de acuerdo entre APP SABE y TWR SADF, no prevé puntualmente la utilización de una carta en uso que incluya la circulación visual a la otra cabecera, con lo cual, es el controlador de aproximación quien debe gestionar esta situación. En este caso (y como siempre sucede en Aeroparque), se aceleró todo lo posible ambos procedimientos, siendo el resultado final el ingreso sin demora de ambas aeronaves.

Siguiendo con el tema, respecto de la aeronave descrita como "MEDEVAC", la "normativa vigente" no dice que las mismas no deben interrumpirse o demorarse, aunque lógicamente en la práctica, sea algo obvio. Sin embargo, una cosa es que una aeronave MEDEVAC no pueda interrumpirse o demorarse, y otra es la **ASIGNACIÓN DE PRIORIDAD**. Lo primero no está descrito en ningún tipo

MAR[illegible] LOPEZ
[illegible] A.C.F.
Tº 50 [illegible]
CUIT N° 27-20341550-9

FOLIO 53

de "normativa vigente" como dice el expediente. La asignación de prioridad, sí. Desconozco el motivo por el cual se le asignó **turno 2** para aproximar a la aeronave con prioridad, pero debe tenerse en cuenta que el ORDEN DE APROXIMACIÓN no lo asigna APP SABE.

Continúo apelando a mi memoria (por falta de grabaciones de voz tanto de la frecuencia principal como de las coordinaciones con Baires Control y el video mapa), puedo asegurar que la aeronave en traslado sanitario en los horarios de entre las 1100 y durante el lapso de más de una hora treinta aproximadamente no sufrió demoras. Esta aeronave, en su primer llamado (aproximadamente a 2 minutos de la posición VANAR) fue instruida a efectuar una espera para continuar descenso de FL 120 hasta FL 050 (lo que no constituyó demora sino un giro sobre el fijo de procedimiento) para que la aeronave pierda altitud y por tener una aeronave debajo iniciado procedimiento al mismo aeródromo. Posterior a ello, fue autorizado a iniciar el procedimiento IAC N° 1 para RWY 23 con circulación visual a RWY 05 (en uso). Posteriormente, se le informó el viento en San Fernando y se le sugirió utilizar RWY 23, a lo cual accedió.

Asimismo, no existió interrupción de la secuencia de aproximación ni de estas aeronaves ni de las "11", como se señala en el acta de comparecencia, ya que en ningún momento se cambió el orden de llegada de las aeronaves de acuerdo a lo que notificó y/o pudo notificar BAIRES CONTROL. Por otro lado, solo se deberían establecer horas previstas de aproximación cuando una aeronave haya de demorarse **10 o más minutos para el aterrizaje** (MANOPER ATM Capítulo 6.5.7). Es decir, tiempos menores a los nombrados, por cuestiones de espaciamiento, no deben considerarse como demora.

Respecto a que tanto ACC EZE como FMU EZE no pudieron establecer comunicación con el supervisor de TWR AER, no es discutible en este ámbito, ya que se relaciona con cuestiones de CNS, de las que no poseo certificaciones que acrediten la idoneidad para emitir opinión técnica. Desconozco si quien formula tal consideración las tiene, aclarando que, mientras estuve presente en la torre de control (excepto para ir al baño) no he dejado de atender los teléfonos en ningún momento.

Dejo constancia que entre las 1100 y las 1200 hs aproximadamente estuve supervisando el turno. Luego de esa hora, relevé en el puesto de aeródromo/aproximación (frecuencia principal) a mi compañero Emanuel Arosteguichar, hasta que fui desplazada de manera irregular como lo expresara más al inicio del presente escrito.

IV. CONCLUSIÓN

Habiendo dado detalles, con la mayor precisión posible a mi alcance, de los hechos relatados como objeto de investigación sumaria, destaco que he sido privada de aspectos sustanciales para dar las explicaciones que se me requieren, y que han sido precedidas de directivas que se traducen en un ejercicio extremo de autoritarismo y violencia laboral como resulta mi relevo del puesto de trabajo conjuntamente con la totalidad de mis compañeros que integráramos dicho turno, sin ninguna causa que lo justifique y/o autorice vulnerándose la totalidad de los derechos y garantías previstas en el CCT 1512/16, en particular las contempladas en el art. 1 de dicho cuerpo normativo. Señalo por lo expuesto, la falta de garantías del debido proceso, evidenciadas en la forma en que se iniciaran las actuaciones y la precariedad fáctica y jurídica, puestas de manifiesto en el relato de los hechos, donde: se exponen hechos de manera genérica e imprecisa, se desconoce la normativa que resulta de aplicación que he observado en un intento de atribuirme incumplimiento laboral que pueda estar alcanzado por el régimen disciplinario. Efectúo en consecuencia reserva de las acciones contestes a los derechos conculcados.

MARIEL B. LOPEZ
Tº 50 Fº 443 P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

Las conductas sobrevinientes a la audiencia de fecha 16/10 serán objeto de impugnación específica, pero se enmarcan en la misma dirección.

Habiendo dado cumplimiento a lo requerido en aras del principio rector de buena fe en materia laboral, tenga presente que la evacuación de las explicaciones requeridas de modo alguno implican consentir la validez formal y material de lo actuado.

Atentamente

Karina R. Barboza

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

FOLIO 54

MANIFIESTA SOBRE SUCESOS OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIAL- RATIFICA CARTA DOCUMENTO- EFECTUA RESERVAS- SE DECLARE LA INEXISTENCIA DE CONDUCTA OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIA.

EANA S.E.
1061
19 OCT 2018
10:46 hs
RECIBIDO NO IMPLICA CONFORMIDAD

Sra. Instructora Sumariante

Expte. Nº 05/2018

Quien suscribe en mi condición de controlador de tránsito aéreo habilitado en aproximación de la torre de control de aeroparque Jorge Newbery, Emanuel Siro Arosteguichar, categoría laboral operador mayor ATC con el patrocinio letrado que se indica, vengo a dar cumplimiento a lo requerido en acta de fecha 16 de octubre de 2018, por ante esa instrucción a tenor de las condiciones de hecho y de derecho que seguidamente expondré.

I. Formalidades previas que no fueron observadas

1.- En fecha 12/10/18, a las 13 hs aproximadamente fui relevado de mi puesto de trabajo, conjuntamente con la totalidad de mis compañeros de trabajo que integrábamos dicho turno por parte de Diego Ortiz (Jefe ANS Aeroparque), siguiendo directivas según se indicó del gerente de operaciones de la empresa, siendo reemplazados por Alejandro Sosa (Jefe de Instrucción), Graciela Salazar (Jefe SOC) y Ricardo Amoresano (Jefe de Torre de Control).

2.- En la cocina, el jefe ANS nos informó que el motivo del relevo se fundaba en una denuncia de un piloto de "aerolíneas" ante un organismo público.

3. A las tres de la tarde de ese día el jefe ANS informa por e-mail institucional –a todos los relevados- que debíamos presentarnos ante la gerencia de operaciones ante los "hechos" del día de la fecha a las 14 hs, y que quedábamos relevados de los turnos operativos que pudieran correspondernos hasta la fecha indicada.

Desde las 12 hs del día martes comenzamos a recibir llamadas y mensajes de whatsapp donde se nos informaba la alteración de los horarios de la citación con un secuenciamiento y orden de media hora para cada uno de los citados.

4.- Señalo desde ya la informalidad de la comunicación que no guarda congruencia con los derechos afectados, máxime cuando esa Empresa dispone de una política en materia de comunicaciones, que al parecer no se ha observado.

5. A las 14:03 conjuntamente con mis compañeros nos presentamos en el piso 3 de la EANA advirtiendo recién allí de la existencia de la apertura de un sumario, y de decisiones de "carácter preventivo" ya adoptadas previo a ser oídos, derecho que recién en esta oportunidad ejerzo.

6. A las personas presentes que suscribieron el "acta de comparecencia" de fecha 16/10/18 (de contenido idéntico, pero sin hora) me remito, a los fines de ilustrar la falta de imparcialidad del procedimiento sumarial iniciado: Dra. Maria Lujan Mata (Jefe de Departamento de Sumarios), Lic. Esteban Mendoza (Gerente Operativo) y Luciano Torres (Jefe Administración Recursos Humanos y Liquidación de Haberes).

Dejo expresa constancia que he suscripto el Informe de Situación Torre de Control Aeroparque Jorge Newbery presentado ante EANA SE en fecha 22/11/17, alcanzado por los hechos y el derecho objeto de investigación, solicitando desde ya se incorpore a las presentes actuaciones como asi también la respuesta brindada por el gerente operativo en fecha 12/12/17 a través de la NOTA EANA N° 770 de fecha 12/12/17 y el acta de fecha 1/12/17 (en oportunidad de la decisión del traslado del CTA Martín Taborda).

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 583 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

II. DESCARGO Y EXPLICACIONES

En las condiciones mencionadas, y siguiendo el contenido del acta, esa instrucción requiere ***"formule el descargo correspondiente y me manifieste respecto de los sucesos objeto de investigación***".

Permítaseme señalar que por definición el instituto del descargo, requiere previamente la presentación de cargo, que en el caso no se observa y no puede presumirse en contra de las garantías de quien suscribe. Esto implica salvaguardar mi derecho constitucional de defensa, también previsto en CCT 1512/16 y el máximo respeto a lo previsto en art. 18 de la ley 27.161.

Lo expresado no es menor, pues debe determinarse en qué condición fui citado a declarar. No obstante ello, y sin perjuicio de ampliar en la instancia pertinente si asi correspondiere cuando se provea la prueba solicitada, a continuación procederé a evacuar lo requerido.

Asimismo y por aplicación de idénticos principios invoco expresamente la invariabilidad de los hechos relatados por esa instrucción y la gerencia operativa que fueran expresados en el acta de comparecencia.

Negativas

Niego categóricamente la existencia de "*injustificada demora de los vuelos de arribo durante el turno A en la torre de control de Aeroparque de fecha 12/10/18*".

Niego, por no constarme que de haberse registrado demoras las mismas resultaren injustificadas.

Niego que la carta acuerdo operacional vigente entre el ACC Ezeiza y TWR Aeroparque y AIC 09/2018 resultare de aplicación para todas las aeronaves en orden de aproximación.

Niego que en la secuencia que menciona programada por el ACC Ezeiza resultare en primer orden una aeronave MEDEVAC.

Niego que respecto de esta aeronave MEDEVAC exista normativa que exprese que "no puede interrumpirse ni demorarse bajo ninguna circunstancia."

Niego que durante el lapso de tiempo detallado como de cualquier otro durante la jornada de trabajo en cuestión, el supervisor del ACC EZE y/o FMU EZE, no hayan podido establecer comunicación de ningún tipo con el supervisor de TWR AER.

Niego que las personas mencionadas precedentemente no hayan recibido información de ningún tipo sobre los hechos que estaban sucediendo. Destacando que esta afirmación supone en primer término el pedido de información, y en segundo lugar aseverar que estaban ocurriendo hechos irregulares.

Niego por lo expuesto precedentemente que no existieran razones técnicas ni operativas que justificaran lo sucedido.

Niego que no se hayan constatado fallas en el sistema de comunicación.

Niego que lo relatado haya sucedido a partir de las 11:00 y se extendiera por más de una hora y media aproximadamente.

El relato de los hechos efectuados por la instrucción y ratificado por parte del gerente operativo parte de una premisa falsa (turno de aproximación aeronave MEDEVAC), una inconsistencia en la dependencia que asigna el turno (que no es la APP SABE), y un insuficiente encuadre normativo, por cuanto no se considera la totalidad de procedimientos a observar en los hechos por los cuales

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
T°80 F°55 C.P.C.F.
CUIT N° 27-20541550-0

se me requieren explicaciones que superan lo expresado por la instrucción (carta acuerdo operacional ACC EZE (Terminal Baires) –APP SABE y AIC A09/2018-, considerándose el destino de las aeronaves: SABE/SADF.

A la fecha del presente descargo, desconozco a qué aeronaves puntualmente se hace referencia, horas exactas y circunstancias particulares, teniendo en cuenta que esta información es fundamental para poder exponer con exactitud los hechos, e iniciar un proceso de investigación sumarial donde ya se han tomado medidas "preventivas".

III. HECHOS

En términos generales informo que aproximadamente a las 0600 hs. local, cuando se efectiviza el briefing correspondiente con BAIRES CONTROL, se coordinó y aceptó con dicho control, un intervalo de 10 NM cuando ingresaran aeronaves en ORDEN DE APROXIMACIÓN, o como segunda opción, en caso de generarse retrasos por congestión, se utilizarían puntualmente ese día 5 (cinco) minutos de intervalo de aproximación, con la posibilidad de adelantar horarios (pista en uso en aeroparque 13). Respecto a las salidas, las restricciones informadas por Baires Control fueron:

- 1 despegue cada 10 minutos a FIR RESISTENCIA
- 1 despegue cada 5 minutos a SID EZE 19
- 1 despegue cada 5 minutos misma SID (hasta las 1330 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos vía ASADA (desde las 1000 UTC)
- 1 despegue cada 7 minutos vía DORVO (desde las 1100 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos FIR SANTIAGO DE CHILE (desde las 1030 UTC).

Ese día puntualmente, el JEFE DE LA TORRE DE CONTROL, presente en la torre de control fue quien trasladó esta información a través de su teléfono corporativo.

Respecto a este tiempo coordinado, es sabido que los INTERVALOS SON EN TIEMPO, aunque luego pueda trasladarse ese tiempo en millas por minuto, es decir en distancia longitudinal. Este tiempo de trabajo traducido en minutos, tiene que ver con la meteorología reinante, la cual detallo, en puntual, en el horario al cual se hace referencia en el acta de comparecencia y donde se supone existió una demora injustificada:

METAR/SPECI de SABE, Aeroparque Bs. As. 12/10/2018

14:00 UTC: METAR SABE 121400Z 10006KT 070V140 9999 OVC016 13/11 Q1019 NOSIG=
15:00 UTC: METAR SABE 121500Z 13005KT 9999 OVC017 14/11 Q1019 NOSIG=

METAR/SPECI de SADF, San Fernando, BA 12/10/18

14:00 METAR SADF 121400Z 11005KT 8000 -DZ BKN010 OVC016 13/10 Q1019=
15:00 METAR SADF 121500Z 13004KT 9999 BKN019 OVC100 14/10 Q1019=

Durante el tiempo al cual se hace referencia en el acta de comparecencia (entre las 1100 y por un lapso de más de una hora y media aproximadamente), me encontraba en el puesto de control (frecuencia principal) entre las 1100 y las 1200 hs. Posteriormente, me encontraba de descanso.

Durante la hora en la cual estuve cumpliendo funciones de operador en frecuencia principal, la carga de trabajo fue por encima de la media, con aproximadamente 30 movimientos incluyendo:

- despegues y aproximaciones desde/hacia SABE, SADF y SADP.

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
T° 50 F° 553 C.P.A.C.F.
CUIT N° 27-20541550-0

- por momentos, saturación de la frecuencia operativa. + 7 al mismo tiempo

- cruces de pista de aeronaves a motor y remolcadas.

- en la espera sobre el fijo de aproximación, desaparecieron tanto la etiqueta de una aeronave como, en varias oportunidades, la información del Modo C de varias aeronaves.

- recorrida de pista por parte de AA2000.

En referencia a Carta de Acuerdo Operacional entre Aeroparque Torre y el ACC Ezeiza, contiene instrucciones de cumplimiento obligatorio para Aeroparque APP y ACC Ezeiza (TMA BAIRES) como dice su punto 14. "Vigencia del documento". Dichas instrucciones contienen:

- En el punto 7.2.1 "Espaciamiento para RWY 13" se establece el espaciamiento de los tránsitos con una distancia NO INFERIOR A 10NM (separación longitudinal).
- Por otro lado, se menciona que en el caso de no poder realizarse una secuencia y a fin de que APP SABE pueda efectuar una secuencia de aproximación, las aeronaves serán ordenadas VERTICALMENTE sobre la posición VANAR con sus respectivas horas previstas de aproximación (intervalos de 4 minutos). En este caso, nótese que establecieron 5 (CINCO) minutos de intervalo de aproximación debido al techo de nubes notificado por la estación meteorológica.

Asimismo, esta Carta de acuerdo operacional hace referencia al espaciamiento o intervalo de aproximación para RWY 13/31 de AEROPARQUE JORGE NEWBERY, sin hacer referencia al espaciamiento para los aeródromos San Fernando y El Palomar.

Puntualmente a los hechos a los que se hace referencia en el expediente, el horario en el que se menciona la situación que se me acusa, hablando de un tránsito "MEDEVAC", recuerdo que había 2 (dos) aeronaves en orden de aproximación procediendo con destino final **Aeródromo San Fernando,** siendo la segunda MEDEVAC. En concordancia con lo dicho, tanto la AIC 09/2018 como la carta de acuerdo entre ACC EZEIZA (TMA BAIRES) y APP SABE no aplican en este caso puntual.

Para aclarar aún más, haciendo referencia a estos vuelos, sería la carta de acuerdo operacional entre APP SABE y SADF TWR la que aplique puntualmente. En el punto 7.3 de la nombrada, se menciona el intervalo de aproximación siendo de 6 (seis) minutos. Entonces, al momento de iniciar la aproximación la primera aeronave, la segunda en orden de aproximación, desconociendo si Baires Control le asignó EAT, y siendo "MEDEVAC", debería haber iniciado 6 (seis) minutos posteriores a la primera. Ahora bien, la pista en uso en San Fernando era RWY 05, con lo cual, debía considerarse el tiempo de duración de la aproximación de la primera aeronave a RWY 23 (entre 10 y 12 minutos) más la circulación visual que iniciaría con la pista a la vista. Esto hace un tiempo aproximado de 15 minutos, considerando:

- mantener el orden entregado por BAIRES: aeronave "MEDEVAC" turno 2 (dos) sin demora para la aproximación.
- las condiciones meteorológicas en la CTR Aeroparque no eran CAVOK y San Fernando TWR había notificado techo de nubes a 1600ft, llovizna débil y BKN a 1000ft.
- ambas aeronaves se encontraban por encima de la capa de nubes, por lo tanto, criteriosamente el controlador actuante no sugirió aproximaciones visuales sucesivas, ni tampoco utilizar la carta IAC N° 2 para RWY 05 debido a que el aeródromo se encontraba en condiciones meteorológicas visuales (informado de esta manera por San Fernando), y que la primera aeronave ya estaba en procedimiento completo.

MARCELO E. LOPEZ
ABOGADO
T° 58 F° 553 C.P.A.C.F.
CUIT N° 27-20541650-0

Resulta que la carta de acuerdo entre APP SABE y TWR SADF, no prevé puntualmente la utilización de una carta en uso que incluya la circulación visual a la otra cabecera, con lo cual, es el controlador de aproximación quien debe gestionar esta situación. En este caso (y como siempre sucede en Aeroparque), se aceleró todo lo posible ambos procedimientos, siendo el resultado final el ingreso sin demora de ambas aeronaves.

Siguiendo con el tema, respecto de la aeronave descrita como "MEDEVAC", la "normativa vigente" no dice que las mismas no deben interrumpirse o demorarse, aunque lógicamente en la práctica, sea algo obvio. Sin embargo, una cosa es que una aeronave MEDEVAC no pueda interrumpirse o demorarse, y otra es la **ASIGNACIÓN DE PRIORIDAD**. Lo primero no está descrito en ningún tipo de "normativa vigente" como dice el expediente. La asignación de prioridad, sí. Desconozco el motivo por el cual se le asignó **turno 2** para aproximar a la aeronave con prioridad, pero debe tenerse en cuenta que el ORDEN DE APROXIMACIÓN no lo asigna APP SABE.

Continúo apelando a mi memoria (por falta de grabaciones de voz tanto de la frecuencia principal como de las coordinaciones con Baires Control y el video mapa), puedo asegurar que la aeronave en traslado sanitario en los horarios de entre las 1100 y durante el lapso de más de una hora treinta aproximadamente no sufrió demoras. Esta aeronave, en su primer llamado (aproximadamente a 2 minutos de la posición VANAR) fue instruida a efectuar una espera para continuar descenso de FL 120 hasta FL 050 (lo que no constituyó demora sino un giro sobre el fijo de procedimiento) para que la aeronave pierda altitud y por tener una aeronave debajo iniciado procedimiento al mismo aeródromo. Posterior a ello, fue autorizado a iniciar el procedimiento IAC N° 1 para RWY 23 con circulación visual a RWY 05 (en uso). Posteriormente, se le informó el viento en San Fernando y se le sugirió utilizar RWY 23, a lo cual accedió.

Asimismo, no existió interrupción de la secuencia de aproximación ni de estas aeronaves ni de las "11", como se señala en el acta de comparecencia, ya que en ningún momento se cambió el orden de llegada de las aeronaves de acuerdo a lo que notificó y/o pudo notificar BAIRES CONTROL. Por otro lado, solo se deberían establecer horas previstas de aproximación cuando una aeronave haya de demorarse **10 o más minutos para el aterrizaje** (MANOPER ATM Capítulo 6.5.7). Es decir, tiempos menores a los nombrados, por cuestiones de espaciamiento, no deben considerarse como demora.

Respecto a que tanto ACC EZE como FMU EZE no pudieron establecer comunicación con el supervisor de TWR AER, no es discutible en este ámbito, ya que se relaciona con cuestiones de CNS, de las que no poseo certificaciones que acrediten la idoneidad para emitir opinión técnica. Desconozco si quien formula tal consideración las tiene, aclarando que, mientras estuve presente en la torre de control (excepto durante los descansos) no he dejado de atender los teléfonos en ningún momento.

Dejo constancia que entre las 1100 y las 1200 hs aproximadamente estuve trabajando en la frecuencia de aeródromo/aproximación (frecuencia principal) relevando a mi compañero Martín Taborda, luego tuve mi tiempo de descanso, hasta que fui desplazado de manera irregular como lo expresara más al inicio del presente escrito.

IV. CONCLUSIÓN

Habiendo dado detalles, con la mayor precisión posible a mi alcance, de los hechos relatados como objeto de investigación sumaria, destaco que he sido privado de aspectos sustanciales para dar las explicaciones que se me requieren, y que han sido precedidas de directivas que se traducen en un ejercicio extremo de autoritarismo y violencia laboral como resulta mi relevo del puesto de trabajo conjuntamente con la totalidad de mis compañeros que integráramos dicho

MARIA E. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

turno, sin ninguna causa que lo justifique y/o autorice vulnerándose la totalidad de los derechos y garantías previstas en el CCT 1512/16, en particular las contempladas en el art. 1 de dicho cuerpo normativo. Señalo por lo expuesto, la falta de garantías del debido proceso, evidenciadas en la forma en que se iniciaran las actuaciones y la precariedad fáctica y jurídica, puestas de manifiesto en el relato de los hechos, donde: se exponen hechos de manera genérica e imprecisa, se desconoce la normativa que resulta de aplicación que he observado en un intento de atribuirme incumplimiento laboral que pueda estar alcanzado por el régimen disciplinario. Efectúo en consecuencia reserva de las acciones contestes a los derechos conculcados.

Las conductas sobrevinientes a la audiencia de fecha 16/10 serán objeto de impugnación específica, pero se enmarcan en la misma dirección.

Habiendo dado cumplimiento a lo requerido en aras del principio rector de buena fe en materia laboral, tenga presente que la evacuación de las explicaciones requeridas de modo alguno implican consentir la validez formal y material de lo actuado.

Atentamente

ARGUIÑE

ARGUEGUICHAR EMANUEL.

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

57

MANIFIESTA SOBRE SUCESOS OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIAL- RATIFICA CARTA DOCUMENTO- EFECTUA RESERVAS- SE DECLARE LA INEXISTENCIA DE CONDUCTA OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIA.

EANA S.E.
1160
19 OCT 2018
10:46h
RECIBIDO NO IMPLICA CONFORMIDAD

TABORDA

Sra. Instructora Sumariante

Expte. Nº 05/2018

Quien suscribe en mi condición de controlador de tránsito aéreo habilitado en aproximación de la torre de control de aeroparque Jorge Newbery, Martín Ariel Taborda, categoría laboral operador mayor ATC con el patrocinio letrado que se indica, vengo a dar cumplimiento a lo requerido en acta de fecha 16 de octubre de 2018, por ante esa instrucción a tenor de las condiciones de hecho y de derecho que seguidamente expondré.

I. Formalidades previas que no fueron observadas

1.- En fecha 12/10/18, a las 13 hs aproximadamente fui relevado de mi puesto de trabajo, conjuntamente con la totalidad de mis compañeros de trabajo que integrábamos dicho turno por parte de Diego Ortiz (Jefe ANS Aeroparque), siguiendo directivas según se indicó del gerente de operaciones de la empresa, siendo reemplazados por Alejandro Sosa (Jefe de Instrucción), Graciela Salazar (Jefe SOC) y Ricardo Amoresano (Jefe de Torre de Control).

2.- En la cocina, el jefe ANS nos informó que el motivo del relevo se fundaba en una denuncia de un piloto de "aerolíneas" ante un organismo público.

3. A las tres de la tarde de ese día el jefe ANS informa por e-mail institucional –a todos los relevados- que debíamos presentarnos ante la gerencia de operaciones ante los "hechos" del día de la fecha a las 14 hs. del día 12/10, y que quedábamos relevados de los turnos operativos que pudieran correspondernos hasta la fecha indicada.

Desde las 12 hs del día martes comenzamos a recibir llamadas y mensajes de whatsapp donde se nos informaba la alteración de los horarios de la citación con un secuenciamiento y orden de media hora para cada uno de los citados.

4.- Señalo desde ya la informalidad de la comunicación que no guarda congruencia con los derechos afectados, máxime cuando esa Empresa dispone de una política en materia de comunicaciones, que al parecer no se ha observado.

5. A las 14:03 conjuntamente con mis compañeros nos presentamos en el piso 3 de la EANA advirtiendo recién allí de la existencia de la apertura de un sumario, y de decisiones de "carácter preventivo" ya adoptadas previo a ser oídos, derecho que recién en esta oportunidad ejerzo.

6. A las personas presentes que suscribieron el "acta de comparecencia" de fecha 16/10/18 (de contenido idéntico, pero sin hora) me remito, a los fines de ilustrar la falta de imparcialidad del procedimiento sumarial iniciado: Dra. María Lujan Mata (Jefe de Departamento de Sumarios), Lic. Esteban Mendoza (Gerente Operativo) y Luciano Torres (Jefe Administración Recursos Humanos y Liquidación de Haberes).

Dejo expresa constancia que he suscripto el Informe de Situación Torre de Control Aeroparque Jorge Newbery presentado ante EANA SE en fecha 22/11/17, alcanzado por los hechos y el derecho objeto de investigación, solicitando desde ya se incorpore a las presentes actuaciones como asi también la respuesta brindada por el gerente operativo en fecha 12/12/17 a través de la

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-3

NOTA EANA N° 770 de fecha 12/12/17 y el acta de fecha 1/12/17 (en oportunidad de la decisión de traslado de quien suscribe).

II. DESCARGO Y EXPLICACIONES

En las condiciones mencionadas, y siguiendo el contenido del acta, esa instrucción requiere "***formule el descargo correspondiente y me manifieste respecto de los sucesos objeto de investigación".***

Permítaseme señalar que por definición el instituto del descargo, requiere previamente la presentación de cargo, que en el caso no se observa y no puede presumirse en contra de las garantías de quien suscribe. Esto implica salvaguardar mi derecho constitucional de defensa, también previsto en CCT 1512/16 y el máximo respeto a lo previsto en art. 18 de la ley 27.161.

Lo expresado no es menor, pues debe determinarse en qué condición fui citado a declarar. No obstante ello, y sin perjuicio de ampliar en la instancia pertinente si asi correspondiere cuando se provea la prueba solicitada, a continuación procederé a evacuar lo requerido.

Asimismo y por aplicación de idénticos principios invoco expresamente la invariabilidad de los hechos relatados por esa instrucción y la gerencia operativa que fueran expresados en el acta de comparecencia.

Negativas

Niego categóricamente la existencia de "*injustificada demora de los vuelos de arribo durante el turno A en la torre de control de Aeroparque de fecha 12/10/18*".

Niego, por no constarme que de haberse registrado demoras las mismas resultaren injustificadas.

Niego que la carta acuerdo operacional vigente entre el ACC Ezeiza y TWR Aeroparque y AIC 09/2018 resultare de aplicación para todas las aeronaves en orden de aproximación.

Niego que tanto ACC EZE y/o FMU EZE no hayan recibido información de ningún tipo sobre los hechos que estaban sucediendo. Destacando que esta afirmación supone en primer término el pedido de información, y en segundo lugar aseverar que estaban ocurriendo hechos irregulares.

Niego por lo expuesto precedentemente que no existieran razones técnicas ni operativas que justificaran lo sucedido.

Niego que no se hayan constatado fallas en el sistema de comunicación.

Niego que lo relatado haya sucedido a partir de las 11:00 y se extendiera por más de una hora y media aproximadamente.

A la fecha del presente descargo, desconozco a qué aeronaves puntualmente se hace referencia, horas exactas y circunstancias particulares, teniendo en cuenta que esta información es fundamental para poder exponer con exactitud los hechos, e iniciar un proceso de investigación sumarial donde ya se han tomado medidas "preventivas".

III. HECHOS

En términos generales informo que aproximadamente a las 0600 hs. local, cuando se efectiviza el briefing correspondiente con BAIRES CONTROL, se coordinó y aceptó con dicho control, un intervalo de 10 NM cuando ingresaran aeronaves en ORDEN DE APROXIMACIÓN, o como

MARTÍN LÓPEZ
T° 50 F° 553
CUIT N° 27-20541

FOLIO 58

segunda opción, en caso de generarse retrasos por congestión, se utilizarían puntualmente ese día 5 (cinco) minutos de intervalo de aproximación, con la posibilidad de adelantar horarios (pista en uso en aeroparque 13). Respecto a las salidas, las restricciones informadas por Baires Control fueron:

- 1 despegue cada 10 minutos a FIR RESISTENCIA
- 1 despegue cada 5 minutos a SID EZE 19
- 1 despegue cada 5 minutos misma SID (hasta las 1330 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos vía ASADA (desde las 1000 UTC)
- 1 despegue cada 7 minutos vía DORVO (desde las 1100 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos FIR SANTIAGO DE CHILE (desde las 1030 UTC).

Ese día puntualmente, el JEFE DE LA TORRE DE CONTROL, presente en la torre de control fue quien trasladó esta información a través de su teléfono corporativo.

Respecto a este tiempo coordinado, es sabido que los INTERVALOS SON EN TIEMPO, aunque luego pueda trasladarse ese tiempo en millas por minuto, es decir en distancia longitudinal. Este tiempo de trabajo traducido en minutos, tiene que ver con la meteorología reinante, la cual detallo, en puntual, en el horario al cual se hace referencia en el acta de comparecencia y donde se supone existió una demora injustificada:

METAR/SPECI de SABE, Aeroparque Bs. As. 12/10/2018

14:00 UTC: METAR SABE 121400Z 10006KT 070V140 9999 OVC016 13/11 Q1019 NOSIG=
15:00 UTC: METAR SABE 121500Z 13005KT 9999 OVC017 14/11 Q1019 NOSIG=

METAR/SPECI de SADF, San Fernando, BA 12/10/18

14:00 METAR SADF 121400Z 11005KT 8000 -DZ BKN010 OVC016 13/10 Q1019=
15:00 METAR SADF 121500Z 13004KT 9999 BKN019 OVC100 14/10 Q1019=

Durante el tiempo al cual se hace referencia en el acta de comparecencia (entre las 1100 y por un lapso de más de una hora y media aproximadamente), me encontraba en descanso, con lo cual, desconozco los hechos bajo investigación. Entre las 1200 y las 1300 hs estuve en la función de operador del puesto de coordinación. Mientras cumplía las tareas de coordinación, establecí comunicaciones tanto con el Centro de Control de Área como así también con el aeródromo adyacente de San Fernando. Además, durante este lapso:

- se recibió el orden de aproximación establecido por Baires Control y se coordinaron las horas previstas de aproximación para todas las aeronaves que llegaban.
- Se coordinó con la TWR San Fernando la transferencia de las aeronaves con destino a ese aeródromo, procedimientos de aproximación a utilizar, pista en uso de dicho aeródromo y condiciones meteorológicas.
- Se efectuaron casi en forma permanente comunicaciones simultáneas con los controles adyacentes.
- Observé permanentemente la pantalla de presentación radar.
- Informé a Baires Control niveles de vuelo liberados y horas previstas revisadas.
- Efectué la correspondiente solicitud y coordinación con Baires Control de los horarios de salida de aeronaves en plataforma.

Entre las 1200 y las 1300 hs. no existió interrupción del orden de aproximación y en ningún momento se cambió el orden de llegada de las aeronaves de acuerdo a lo que notificó y/o pudo notificar BAIRES CONTROL.

MARIEL F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 583 CPACF
CUIT Nº 27-[illegible]

Respecto a que tanto ACC EZE como FMU EZE no pudieron establecer comunicación con el supervisor de TWR AER, no es un tema que me alcance según mi función. Estando en el puesto de trabajo, he atendido todos los llamados identificados en las consolas para tal fin.

Dejo constancia que entre las 1100 y las 1200 hs aproximadamente estuve en tiempo de descanso. Luego de esa hora, relevé en el puesto de coordinación a mi compañera María Josefina Moreno, hasta que fui desplazado de manera irregular como lo expresara más al inicio del presente escrito.

IV. CONCLUSIÓN

Habiendo dado detalles, con la mayor precisión posible a mi alcance, de los hechos relatados como objeto de investigación sumaria, destaco que he sido privada de aspectos sustanciales para dar las explicaciones que se me requieren, y que han sido precedidas de directivas que se traducen en un ejercicio extremo de autoritarismo y violencia laboral como resulta mi relevo de puesto de trabajo conjuntamente con la totalidad de mis compañeros que integráramos dicho turno, sin ninguna causa que lo justifique y/o autorice vulnerándose la totalidad de los derechos y garantías previstas en el CCT 1512/16, en particular las contempladas en el art. 1 de dicho cuerpo normativo. Señalo por lo expuesto, la falta de garantías del debido proceso, evidenciadas en la forma en que se iniciaran las actuaciones y la precariedad fáctica y jurídica, puestas de manifiesto en el relato de los hechos, donde: se exponen hechos de manera genérica e imprecisa, se desconoce la normativa que resulta de aplicación que he observado en un intento de atribuirme incumplimiento laboral que pueda estar alcanzado por el régimen disciplinario. Efectúo en consecuencia reserva de las acciones contestes a los derechos conculcados.

Las conductas sobrevinientes a la audiencia de fecha 16/10 serán objeto de impugnación específica, pero se enmarcan en la misma dirección.

Habiendo dado cumplimiento a lo requerido en aras del principio rector de buena fe en materia laboral, tenga presente que la evacuación de las explicaciones requeridas de modo alguno implican consentir la validez formal y material de lo actuado.

Atentamente

MARTIN TABORDA.

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541559-0

EANA S.E. FOLIO 59

MANIFIESTA SOBRE SUCESOS OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIAL- RATIFICA CARTA DOCUMENTO- EFECTUA RESERVAS- SE DECLARE LA INEXISTENCIA DE CONDUCTA OBJETO DE INVESTIGACION SUMARIA.

EANA S.E. 1157 19 OCT 2018 10:46hs RECIBIDO NO IMPLICA CONFORMIDAD

MORENO

Sra. Instructora Sumariante

Expte. Nº 05/2018

Quien suscribe en mi condición de controladora de tránsito aéreo habilitada en aproximación de la torre de control de aeroparque Jorge Newbery, María Josefina Moreno, categoría laboral operador mayor ATC con el patrocinio letrado que se indica, vengo a dar cumplimiento a lo requerido en acta de fecha 16 de octubre de 2018, por ante esa instrucción a tenor de las condiciones de hecho y de derecho que seguidamente expondré.

I. Formalidades previas que no fueron observadas

1.- En fecha 12/10/18, a las 13 hs aproximadamente fui relevada de mi puesto de trabajo, conjuntamente con la totalidad de mis compañeros de trabajo que integrábamos dicho turno por parte de Diego Ortiz (Jefe ANS Aeroparque), siguiendo directivas según se indicó del gerente de operaciones de la empresa, siendo reemplazados por Alejandro Sosa (Jefe de Instrucción), Graciela Salazar (Jefe SOC) y Ricardo Amoresano (Jefe de Torre de Control).

2.- En la cocina, el jefe ANS nos informó que el motivo del relevo se fundaba en una denuncia de un piloto de "aerolíneas" ante un organismo público.

3. A las tres de la tarde de ese día el jefe ANS informa por e-mail institucional –a todos los relevados- que debíamos presentarnos ante la gerencia de operaciones ante los "hechos" del día de la fecha a las 14 hs, y que quedábamos relevados de los turnos operativos que pudieran correspondernos hasta la fecha indicada.

Desde las 12 hs del día martes comenzamos a recibir mensajes de whatsapp y por e-mail corporativo dos horas antes de la hora convocada, donde se nos informaba la alteración de los horarios de la citación con un secuenciamiento y orden de media hora para cada uno de los citados.

4.- Señalo desde ya la informalidad de la comunicación que no guarda congruencia con los derechos afectados, máxime cuando esa Empresa dispone de una política en materia de comunicaciones, que al parecer no se ha observado.

5. A las 14:03 conjuntamente con mis compañeros nos presentamos en el piso 3 de la EANA advirtiendo recién allí de la existencia de la apertura de un sumario, y de decisiones de "carácter preventivo" ya adoptadas previo a ser oídos, derecho que recién en esta oportunidad ejerzo.

6. A las personas presentes que suscribieron el "acta de comparecencia" de fecha 16/10/18 (de contenido idéntico, pero sin hora) me remito, a los fines de ilustrar la falta de imparcialidad del procedimiento sumarial iniciado: Dra. María Lujan Mata (Jefe de Departamento de Sumarios), Lic. Esteban Mendoza (Gerente Operativo) y Luciano Torres (Jefe Administración Recursos Humanos y Liquidación de Haberes).

Dejo expresa constancia que he suscripto el Informe de Situación Torre de Control Aeroparque Jorge Newbery presentado ante EANA SE en fecha 22/11/17, alcanzado por los hechos y el derecho objeto de investigación, solicitando desde ya se incorpore a las presentes actuaciones como asi también la respuesta brindada por el gerente operativo en fecha 12/12/17 a través de la

NOTA EANA N° 770 de fecha 12/12/17 y el acta de fecha 1/12/17 (en oportunidad del traslado del CTA Martín Taborda).

II. DESCARGO Y EXPLICACIONES

En las condiciones mencionadas, y siguiendo el contenido del acta, esa instrucción requiere ***"formule el descargo correspondiente y me manifieste respecto de los sucesos objeto de investigación".***

Permítaseme señalar que por definición el instituto del descargo, requiere previamente la presentación de cargo, que en el caso no se observa y no puede presumirse en contra de las garantías de quien suscribe. Esto implica salvaguardar mi derecho constitucional de defensa, también previsto en CCT 1512/16 y el máximo respeto a lo previsto en art. 18 de la ley 27.161.

Lo expresado no es menor, pues debe determinarse en qué condición fui citada a declarar. No obstante ello, y sin perjuicio de ampliar en la instancia pertinente si asi correspondiere cuando se provea la prueba solicitada, a continuación procederé a evacuar lo requerido.

Asimismo y por aplicación de idénticos principios invoco expresamente la invariabilidad de los hechos relatados por esa instrucción y la gerencia operativa que fueran expresados en el acta de comparecencia.

Negativas

Niego categóricamente la existencia de "*injustificada demora de los vuelos de arribo durante el turno A en la torre de control de Aeroparque de fecha 12/10/18*".

Niego, por no constarme que de haberse registrado demoras las mismas resultaren injustificadas.

Niego que la carta acuerdo operacional vigente entre el ACC Ezeiza y TWR Aeroparque y AIC 09/2018 resultare de aplicación para todas las aeronaves en orden de aproximación.

Niego que en la secuencia que menciona programada por el ACC Ezeiza resultare en primer orden una aeronave MEDEVAC.

Niego que respecto de esta aeronave MEDEVAC exista normativa que exprese que "no puede interrumpirse ni demorarse bajo ninguna circunstancia."

Niego que tanto el ACC EZE como el FMU EZE no hayan recibido información de ningún tipo sobre los hechos que estaban sucediendo. Destacando que esta afirmación supone en primer término el pedido de información, y en segundo lugar aseverar que estaban ocurriendo hechos irregulares.

Niego por lo expuesto precedentemente que no existieran razones técnicas ni operativas que justificaran lo sucedido.

Niego que no se hayan constatado fallas en el sistema de comunicación.

Niego que lo relatado haya sucedido a partir de las 11:00 y se extendiera por más de una hora y media aproximadamente.

El relato de los hechos efectuados por la instrucción y ratificado por parte del gerente operativo parte de una premisa falsa (turno de aproximación aeronave MEDEVAC), una inconsistencia en la dependencia que asigna el turno (que no es la APP SABE), y un insuficiente encuadre normativo, por cuanto no se considera la totalidad de procedimientos a observar en los hechos por los cuales se me requieren explicaciones que superan lo expresado por la instrucción -carta acuerdo

CUIT N° 27-20394550-0

operacional ACC EZE (Terminal Baires) – APP SABE y AIC A09/2018-, considerándose el destino de las aeronaves: SABE/SADF.

A la fecha del presente descargo, desconozco a qué aeronaves puntualmente se hace referencia, horas exactas y circunstancias particulares, teniendo en cuenta que esta información es fundamental para poder exponer con exactitud los hechos, e iniciar un proceso de investigación sumarial donde ya se han tomado medidas "preventivas".

III. HECHOS

En términos generales informo que aproximadamente a las 0600 hs. local, cuando se efectiviza el briefing correspondiente con BAIRES CONTROL, se coordinó y aceptó con dicho control, un intervalo de 10 NM cuando ingresaran aeronaves en ORDEN DE APROXIMACIÓN, o como segunda opción, en caso de generarse retrasos por congestión, se utilizarían puntualmente ese día 5 (cinco) minutos de intervalo de aproximación, con la posibilidad de adelantar horarios (pista en uso en aeroparque 13). Respecto a las salidas, las restricciones informadas por Baires Control fueron:

- 1 despegue cada 10 minutos a FIR RESISTENCIA
- 1 despegue cada 5 minutos a SID EZE 19
- 1 despegue cada 5 minutos misma SID (hasta las 1330 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos vía ASADA (desde las 1000 UTC)
- 1 despegue cada 7 minutos vía DORVO (desde las 1100 UTC)
- 1 despegue cada 10 minutos FIR SANTIAGO DE CHILE (desde las 1030 UTC).

Ese día puntualmente, el JEFE DE LA TORRE DE CONTROL, presente en la torre de control fue quien trasladó esta información a través de su teléfono corporativo.

Respecto a este tiempo coordinado, es sabido que los INTERVALOS SON EN TIEMPO, aunque luego pueda trasladarse ese tiempo en millas por minuto, es decir en distancia longitudinal. Este tiempo de trabajo traducido en minutos, tiene que ver con la meteorología reinante, la cual detallo, en puntual, en el horario al cual se hace referencia en el acta de comparecencia y donde se supone existió una demora injustificada:

METAR/SPECI de SABE, Aeroparque Bs. As. 12/10/2018

14:00 UTC: METAR SABE 121400Z 10006KT 070V140 9999 OVC016 13/11 Q1019 NOSIG=
15:00 UTC: METAR SABE 121500Z 13005KT 9999 OVC017 14/11 Q1019 NOSIG=

METAR/SPECI de SADF, San Fernando, BA 12/10/18

14:00 METAR SADF 121400Z 11005KT 8000 -DZ BKN010 OVC016 13/10 Q1019=
15:00 METAR SADF 121500Z 13004KT 9999 BKN019 OVC100 14/10 Q1019=

Durante el tiempo al cual se hace referencia en el acta de comparecencia (entre las 1100 y por un lapso de más de una hora y media aproximadamente), me encontraba en mi función de operador del puesto de coordinación (entre las 1100 y las 1200 hs) y a partir de las 1200 estaba en descanso. Mientras cumplía las tareas de coordinación, establecí comunicaciones tanto con el Centro de Control de Área como así también con los aeródromos adyacentes de San Fernando y El Palomar. En este lapso:

M. H. LOPEZ
Tº SO
CUIT N° 27-40541550-0

- se recibió el orden de aproximación establecido por Baires Control y se solicitó las horas previstas de aproximación para todas las aeronaves que llegaban, información que no fue proporcionada.
- Se coordinó con la TWR San Fernando la transferencia de las aeronaves con destino a ese aeródromo, procedimientos de aproximación a utilizar, pista en uso de dicho aeródromo y condiciones meteorológicas.
- Se efectuaron casi en forma permanente comunicaciones simultáneas con los controles adyacentes.
- Observé permanentemente la pantalla de presentación radar.
- Informé a Baires Control niveles de vuelo liberados y horas previstas revisadas.
- Realicé el chequeo de los planes de vuelo en el Sistema Indra.
- Efectué la correspondiente solicitud y coordinación con Baires Control de los horarios de salida de aeronaves en plataforma.

En referencia a Carta de Acuerdo Operacional entre Aeroparque Torre y el ACC Ezeiza, contiene instrucciones de cumplimiento obligatorio para Aeroparque APP y ACC Ezeiza (TMA BAIRES) como dice su punto 14. "Vigencia del documento". Dichas instrucciones contienen:

- En el punto 7.2.1 "Espaciamiento para RWY 13" se establece el espaciamiento de los tránsitos con una distancia NO INFERIOR A 10NM (separación longitudinal).
- Por otro lado, se menciona que en el caso de no poder realizarse una secuencia y a fin de que APP SABE pueda efectuar una secuencia de aproximación, las aeronaves serán ordenadas VERTICALMENTE sobre la posición VANAR con sus respectivas horas previstas de aproximación (intervalos de 4 minutos). En este caso, nótese que se establecieron 5 (CINCO) minutos de intervalo de aproximación debido al techo de nubes notificado por la estación meteorológica.

Asimismo, esta Carta de acuerdo operacional hace referencia al espaciamiento o intervalo de aproximación para RWY 13/31 de AEROPARQUE JORGE NEWBERY, sin hacer referencia al espaciamiento para los aeródromos San Fernando y El Palomar.

Puntualmente a los hechos a los que se hace referencia en el expediente, el horario en el que se menciona la situación en investigación, hablando de un tránsito "MEDEVAC", recuerdo que había 2 (dos) aeronaves en orden de aproximación procediendo con destino final **Aeródromo San Fernando**. En concordancia con lo dicho, tanto la AIC 09/2018 como la carta de acuerdo entre ACC EZEIZA (TMA BAIRES) y APP SABE no aplican en este caso puntual.

Para aclarar aún más, haciendo referencia a estos vuelos, sería la carta de acuerdo operacional entre APP SABE y SADF TWR la que aplique puntualmente. En el punto 7.3 de la nombrada, se menciona el intervalo de aproximación siendo de 6 (seis) minutos. Entonces, al momento de iniciar la aproximación la primera aeronave, la segunda en orden de aproximación, desconociendo si Baires Control le asignó EAT, y siendo "MEDEVAC", debería haber iniciado 6 (seis) minutos posteriores a la primera. Ahora bien, la pista en uso en San Fernando era RWY 05, con lo cual, debía considerarse el tiempo de duración de la aproximación de la primera aeronave a RWY 23 (entre 10 y 12 minutos) más la circulación visual que iniciaría con la pista a la vista. Esto hace un tiempo aproximado de 15 minutos, considerando:

- mantener el orden entregado por BAIRES: aeronave "MEDEVAC" turno 2 (dos) sin demora para la aproximación.
- las condiciones meteorológicas en la CTR Aeroparque no eran CAVOK y San Fernando TWR había notificado techo de nubes a 1600ft, llovizna debil y BKN a 1000ft.

Tº 50
CUIT Nº 27-

EANA S.E. FOLIO 61

- ambas aeronaves se encontraban por encima de la capa de nubes, por lo tanto, no se estaban efectuando aproximaciones visuales sucesivas, ni tampoco se estaba utilizando la carta IAC N° 2 para RWY 05 debido a que el aeródromo se encontraba en condiciones meteorológicas visuales (informado de esta manera por San Fernando), y que la primera aeronave ya estaba en procedimiento completo.

Resulta que la carta de acuerdo entre APP SABE y TWR SADF, no prevé puntualmente la utilización de una carta en uso que incluya la circulación visual a la otra cabecera, con lo cual, es el controlador de aproximación quien debe gestionar esta situación. En este caso (y como siempre sucede en Aeroparque), se aceleró todo lo posible ambos procedimientos, siendo el resultado final el ingreso sin demora de ambas aeronaves.

Siguiendo con el tema, respecto de la aeronave descrita como "MEDEVAC", la "normativa vigente" no dice que las mismas no deben interrumpirse o demorarse, aunque lógicamente en la práctica, sea algo obvio. Sin embargo, una cosa es que una aeronave MEDEVAC no pueda interrumpirse o demorarse, y otra es la **ASIGNACIÓN DE PRIORIDAD**. Lo primero no está descrito en ningún tipo de "normativa vigente" como dice el expediente. La asignación de prioridad, sí. Desconozco el motivo por el cual se le asignó **turno 2** para aproximar a la aeronave con prioridad, pero debe tenerse en cuenta que el ORDEN DE APROXIMACIÓN no lo asigna APP SABE.

Continúo apelando a mi memoria (por falta de grabaciones de voz tanto de la frecuencia principal como de las coordinaciones con Baires Control y el video mapa), puedo asegurar que la aeronave en traslado sanitario en los horarios de entre las 1100 y durante el lapso de más de una hora treinta aproximadamente no sufrió demoras. Esta aeronave, en su primer llamado (aproximadamente a 2 minutos de la posición VANAR) fue instruida a efectuar una espera para continuar descenso de FL 120 hasta FL 050 (lo que no constituyó demora sino un giro sobre el fijo de procedimiento) para que la aeronave pierda altitud y por tener una aeronave debajo iniciado procedimiento al mismo aeródromo. Posterior a ello, fue autorizado a iniciar el procedimiento IAC N° 1 para RWY 23 con circulación visual a RWY 05 (en uso). Posteriormente, se le informó el viento en San Fernando y se le sugirió utilizar RWY 23, a lo cual accedió.

Asimismo, no existió interrupción de la secuencia de aproximación ni de estas aeronaves ni de las "11", como se señala en el acta de comparecencia, ya que en ningún momento se cambió el orden de llegada de las aeronaves de acuerdo a lo que notificó y/o pudo notificar BAIRES CONTROL.

Respecto a que tanto ACC EZE como FMU EZE no pudieron establecer comunicación con el supervisor de TWR AER, no es un tema que me alcance según mi función. Estando en el puesto de trabajo, he atendido todos los llamados identificados en las consolas para tal fin.

Dejo constancia que entre las 1100 y las 1200 hs aproximadamente estuve trabajando en la frecuencia de coordinación habiendo relevado a mi compañera Karina Barboza. Luego de esa hora, tuve mi tiempo de descanso, hasta que a las 1300 aproximadamente fui desplazada de manera irregular como lo expresara más al inicio del presente escrito.

IV. CONCLUSIÓN

Habiendo dado detalles, con la mayor precisión posible a mi alcance, de los hechos relatados como objeto de investigación sumaria, destaco que he sido privada de aspectos sustanciales para dar las explicaciones que se me requieren, y que han sido precedidas de directivas que se traducen en un ejercicio extremo de autoritarismo y violencia laboral como resulta mi relevo del puesto de trabajo conjuntamente con la totalidad de mis compañeros que integráramos dicho turno, sin ninguna causa que lo justifique y/o autorice vulnerándose la totalidad de los derechos y garantías previstas en el CCT 1512/16, en particular las contempladas en el art. 1 de dicho cuerpo

MARTIN E. LOPEZ
ABOGADO
T° 50 F° 553 C.A.B.A.
CUIT N° 27-20[illegible]

normativo. Señalo por lo expuesto, la falta de garantías del debido proceso, evidenciadas en la forma en que se iniciaran las actuaciones y la precariedad fáctica y jurídica, puestas de manifiesto en el relato de los hechos, donde: se exponen hechos de manera genérica e imprecisa, se desconoce la normativa que resulta de aplicación que he observado en un intento de atribuirme incumplimiento laboral que pueda estar alcanzado por el régimen disciplinario. Efectúo en consecuencia reserva de las acciones contestes a los derechos conculcados.

Las conductas sobrevinientes a la audiencia de fecha 16/10 serán objeto de impugnación específica, pero se enmarcan en la misma dirección.

Habiendo dado cumplimiento a lo requerido en aras del principio rector de buena fe en materia laboral, tenga presente que la evacuación de las explicaciones requeridas de modo alguno implican consentir la validez formal y material de lo actuado.

Atentamente

Moreno, Ma. Josefina

MARIELA F. LOPEZ
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 C.P.A.C.F.
CUIT Nº 27-20541550-0

EANA S.E. FOLIO 19

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

NOTA GAO N° /2018

Ref.: Expte. N° 05/2018

Buenos Aires, 07 de noviembre de 2018

SEÑORA JEFA:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en el marco de la referencia, con el propósito de informar respecto del análisis realizado por el Departamento ATS de la Gerencia a mi cargo, sobre los hechos acontecidos el día viernes 12 de octubre de 2018, en el Servicio de Control de Aproximación y Aeródromo (Turno A), de la Torre de Control Aeroparque.

INFORME G

Al respecto y luego de haber realizado el análisis de los informes, videos, audios y fajas de progreso de vuelo, se desprende que:

i) Se verifica que, a pesar de las medidas de mitigación publicadas e implementadas por la FMU Ezeiza (12 en total para las distintas franjas horarias según informe PDA), tendientes a evitar la saturación del espacio aéreo de la Terminal Buenos Aires (TMA Baires) y a asegurar una secuencia de aproximación ordenada para los aeropuertos de su jurisdicción, el Servicio de Control de Aproximación de Aeroparque provocó una alteración e interrupción de la secuencia de aproximación, basada en distancia (10 millas náuticas de separación longitudinal, según AIC A 09/2018).

ii) No se advierte la existencia de causas técnicas u operativas que justifiquen la alteración de la secuencia de aproximación. Tampoco se advierte justificación técnica u operativa para la instrucción de realizar un patrón de espera sobre el fijo de aproximación (VANAR), otorgada al vuelo MEDEVAC LV-BEU, que se encontraba con prioridad de operación y que era precedido por el vuelo LV-GQR, con mismo destino, separado longitudinalmente según el AIC especificado y separado verticalmente con 2500 pies de altitud (FT). En los videos que se adjuntan se observa que el Control Baires realizó la secuencia de aproximación para la Aproximación Aeroparque según lo acordado y en cumplimiento con la

normativa y procedimientos de operación (secuencia de aproximación de 10 millas náuticas entre aeronaves); también se observa la asignación de prioridad para los vuelos sanitarios/MEDEVAC y la asignación de vectores para el ordenamiento de las secuencias; finalmente se observa que el Control de Aproximación Aeroparque no respeta, en varias oportunidades, las secuencias de aproximación basadas en distancia provocando no sola la interrupción de dicha secuencia sino la demora injustificada de varios vuelos, incluyendo la del vuelo LV-BEU (MEDEVAC).

iii) Si bien de las escuchas de los audios no surge la interrupción en las comunicaciones entre ambas dependencias (ACC Ezeiza y TWR Aeroparque), si se advierte un marcado desentendimiento y tensión entre ambos controles, generados por la falta de información y coordinación por parte de Aeroparque en lo que respecta a respetar y asegurar las secuencias y el ordenamiento de las aproximaciones y en particular a la operatoria de varios vuelos sanitarios que se encontraban en curso, que habían sido intercalados con prioridad de operación, llevando uno de ellos un pasajero enfermo con condición grave. También se advierte que, en reiteradas oportunidades, se solicita desde el ACC Ezeiza, que "no cuelguen los aviones" y que mantengan las secuencias armadas por Baires.

iv) Se observa la normalización de la secuencia de aproximación, unos 15 minutos posterior a las 1300hs local, momento en el que ya se había procedido a relevar al Operador del Servicio de AD/APP y a las Supervisoras.

v) No existieron interferencias perjudiciales ni ruidos en las frecuencias, por fuera de las que hubiesen sido notificadas a ENACOM en instancias anteriores, que pudieran haber ocasionado la alteración e interrupción de la secuencia de aproximación.

vi) Se adjunta a la presente nota: audios y videos de las operaciones, transcripción de las comunicaciones (coordinación y APP Aeroparque), fajas de progreso de vuelo de AER (llegadas y salidas), informes del Operador, Supervisor e Instructor del ACC Ezeiza, informe del Operador de la FMU Ezeiza, informe del Jefe ANS de

ANA S.E. 161

la Subregional Ezeiza y copia del Libro de Novedades de la TWR Aeroparque. También se adjuntan impresiones de los emails enviados por el Jefe del ACC Ezeiza, Sr. Claudio Zúngaro a la Jefa del Departamento ATS, Sra. Silvana Enríquez respecto de la problemática del día viernes 12 de octubre de 2018 en la TMA Baires y TWR Aeroparque.

Asimismo y según lo solicitado por el expediente de la referencia, ratifico los sucesos relatados en la comunicación que diera origen al presente sumario y destaco nuevamente que no existieron motivos técnicos u operativos válidos, que pudieran justificar la alteración e interrupción de la secuencia de aproximación antes analizada, como tampoco justificar la demora provocada al vuelo LV-BEU (MEDEVAC) que se encontraba con prioridad de operación y sin tránsito que lo restringiera para proceder según dicha prioridad, la que fuera gestionada y asignada por el ACC Ezeiza. Tampoco existieron motivos válidos para modificar los parámetros de operación estipulados por el AIC A 09/2018 que establece la modalidad de operación y métricas para el intervalo de aproximación para el Servicio de Aproximación de Aeroparque, los que fueron modificados arbitrariamente, según surge de lo asentado en el Libro de Novedades y de las coordinaciones realizadas por los medios orales con el ACC Ezeiza.

Finalmente, confirmo que durante el desarrollo de los hechos que se investigan, recibí 3 llamados telefónicos del Sr. Marcelo Estella, Gerente del Centro de Control de Operaciones de Aerolíneas Argentinas (12:22hs; 12:30hs y 12:37hs) para pedir información respecto de las demoras que estaban ocurriendo en el servicio antes mencionado, comunicación que pude establecer a las 12:38hs. Asimismo, a las 14:55hs recibí un llamado telefónico del Director Nacional de Seguridad Operacional de ANAC, Sr. Federico Giannini por el mismo motivo, ya que había recibido información respecto de algunas irregularidades que estaban sucediendo en la TWR Aeroparque. Con fecha 17 de octubre de 2018, recibí correo electrónico del Sr. Estella (CCO de ARSA), adjuntando archivo con nómina de los vuelos demorados/desviados por motivo de la interrupción de la secuencia de aproximación para nuestro análisis.

EANA S.E. FOLIO 162

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Adjunto a esta nota captura del registro de llamadas y copia del email antes mencionado.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Lic. Esteban Mendoza
Gerente Operativo
EANA S.E.

A LA JEFA DE SUMARIOS DE EANA SE
DRA. MARÍA LUJÁN MATA
S / D

Expte. N° 05/2018

Buenos Aires, 28 de diciembre de 2018

ULA INFORME ART 9. REGLAMENTO PROCEDIMIENTO SUMARIAL LINARIO

En cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 9 del Reglamento cedimiento Sumarial interno de esta Empresa, y habiendo concluido la robatoria de cargo, la suscripta, en mi carácter de instructora sumariante, el presente informe, correspondiente al Sumario Administrativo 18, cuya instrucción fuera ordenada por medio de la Disposición GG 18, con el objeto de proceder a la investigación de la conducta lada por los dependientes que se encontraban cumpliendo turno operativo 12.10.2018, en el control de aproximación de Aeroparque, siendo ellos: 32); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 34); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 07), según las constancias documentales obrantes en el presente, a los establecer el grado de responsabilidad que les compete en los hechos dos y, en consecuencia, la sanción que pudiere corresponderles en virtud

I) Los hechos investigados:

Se inician las presentes actuaciones en virtud de la Disposición 2018 dictada en razón del requerimiento formulado por la Gerencia de rativa de esta Empresa, mediante NOTA GAO 187/2018 de fecha 12 de 2018, cuyo contenido doy por reproducido en el presente.

La NOTA GAO N°187/2018 suscripta por el Sr. Gerente de Área da cuenta de sucesos acontecidos en el control de aproximación de e, durante el turno operativo A (de 0600 a 1400 hora local) del día 12 de 2018 durante el cual se produjeron alteraciones en la secuencia de

aproximación hacia dicho aeropuerto y otros con destino a San Fernando y El Palomar, ocasionando demoras, las que, en principio, no responderían a cuestiones técnicas, operativas ni meteorológicas susceptibles de justificar tales acontecimientos, solicitando, a través de dicha nota, el inicio de la correspondiente investigación sumarial.

Que, continúa el Gerente denunciante dando cuenta de haber recibido diversos llamados de usuarios externos (en especial ARSA) como también de operadores de la FMU Ezeiza y del propio Jefe del ACC de Ezeiza quienes manifestaban la infundada alteración de las secuencias de aproximación con la consecuente ocurrencia de demoras innecesarias e injustificadas en el espacio aéreo de Aeroparque, para los vuelos destinados a SABE, SADF y SADP.

Que, por otro lado, los vuelos en cuestión habían sido secuenciados y regulados por el ACC y las previsiones efectuadas por la FMU para esa fecha, según los lineamientos contenidos en la AIC A09/2018, Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC Ezeiza y Torre de Control Ezeiza y la RAAC 91 reiterando que, en principio, no existiría causa operativa que pudiere justificar tales acontecimientos.

Asimismo, desde el ACC EZE manifestaron que, si bien se mantenían las comunicaciones en la frecuencia, al intentar comunicarse con la supervisora de la Torre de Control de Aeroparque por la línea de la dependencia, aquélla no respondió llamado alguno, así como el operador a cargo del control de aproximación se negó a acceder a todas las coordinaciones posibles sugeridas desde el ACC, a los fines de agilizar el tránsito y evitar las demoras que ya se habían producido.

Que, sumado a la falta de justificación de las demoras producidas, habiéndose verificado la inexistencia de fallas técnicas ni cuestiones operativas que pudieren motivarlas, teniendo la certeza respecto de la interrupción de la secuencia de aproximación, se agrava la magnitud de lo sucedido. Y

constatarse que el vuelo LV-BEU (MEDEVAC) con destino a San Fernando fuera instruido por AEP APP (aproximación Aeroparque) a realizar una espera sobre el fijo de aproximación, en flagrante violación de toda normativa nacional e internacional, atento la prioridad que dichos vuelos requieren dada su condición.

Atento la entidad de los acontecimientos, a los fines de atenuar el riesgo latente y garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, el Sr Gerente de Área Operativa, instruyó de inmediato al Jefe ANS de Aeroparque, Diego Ortiz, para relevar preventivamente al turno completo de control de aproximación, habiéndose dado cumplimiento a la orden impartida alrededor de las 1300 hora local. En este sentido, se destaca que luego del relevo de los dependientes de control de aproximación se normalizaron todas las secuencias e interrupciones previas, evidenciando que, en principio, la situación hubiera sido provocada de manera intencional y maliciosa.

Que, según surge de la copia del libro de novedades de la dependencia que se adjunta a la NOTA GAO N° 187/2018, resulta acreditada la identidad de los trabajadores afectados al servicio de control de aproximación, en el turno A el día 12 de octubre de 2018, que fueran relevados de sus funciones, siendo ellos: Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907).

II) <u>Análisis de la prueba producida</u>:

En razón de los sucesos descriptos, la necesidad de identificar a los trabajadores involucrados y deslindar las responsabilidades correspondientes, conforme las constancias documentadas obrantes en la presente investigación sumarial, en el Acta de Apertura de Sumario (fs 23-25), se ordenó la producción de los medios de prueba correspondientes a los fines de corroborar la existencia de los sucesos denunciados y las causas que pudieren haberlos motivado.

En tal sentido, agregados los informes solicitados al Dto. de Planeamiento (fs. 76-86); Dto. de Normativa (fs.87-108); Dto. ATS (fs. 109-121); Gcia de Seguridad Operacional y Calidad (fs. 139157) y Dto. de Meteorología (fs. 272-280), los que considero reproducidos en el presente, no se verifica la existencia de factores operativos, técnicos ni meteorología adversa que pudieran haber resultado determinantes al momento de decidir la alteración de las secuencias de aproximación que venían ordenadas desde el ACC EZE, y ocasionar, en consecuencia, las demoras producidas en los vuelos de arribo por el control de aproximación de Aeroparque.

A todo evento, se deja constancia que, en atención a la identificación del vuelo sanitario que fuera instruido a efectuar una espera sobre el fijo de aproximación (ver fs. 216 -in fine- transcripción del audio frecuencia entre el LV-BEU y AEP APP - hora 14:17:43), se efectuó un requerimiento a la Dirección de Aeronáutica de la Gobernación de Tucumán, a los fines de solicitar un informe del piloto de la aeronave LV BEU respecto de los sucesos relatados, ocurridos en fecha 12.10.2018, sin haber recibido la debida respuesta del comandante de la aeronave hasta la fecha, a pesar de haber acusado recibo la Dirección Provincial de Aeronáutica Tucumán conforme luce a fs. 138.

Que, en relación al objeto de investigación, el Sr Gerente de Área Operativa no sólo cumplió con la ratificación prevista en el art 7.1 del Reglamento Sumarial Disciplinario, sino que acompañó los elementos documentales obrantes en su poder que corroboraban los hechos expuestos en su denuncia, refiriendo en el informe obrante a fs. 159-270 las siguientes consideraciones:

i) el servicio de control de aproximación de Aeroparque provocó una alteración e interrupción de la secuencia de aproximación, basada en distancia (10 MN de separación longitudinal, según AIC A09/2018), sin considerar las medidas de mitigación publicadas e implementadas por la FMU Ezeiza tendientes a evitar la

saturación del espacio aéreo de la TMA Baires y garantizar una secuencia de aproximación ordenada para los aeropuertos de su jurisdicción;

ii) no se verificaron causas técnicas u operativas susceptibles de justificar la modificación/alteración de la secuencia de aproximación. En concordancia con ello, se advierte que el control de aproximación de Aeroparque instruyó sin causa ni justificación a realizar un patrón de espera sobre el fijo de aproximación (VANAR) al vuelo MEDEVAC LV-BEU (fs. 218) en fines que contaba con prioridad de operación siendo precedido por el vuelo LV- GQR, con el mismo destino, separado longitudinalmente según el AIC referido y separado verticalmente con 2500 pies de altitud (FT). Adjunta, asimismo, el video donde se observa que el control Baires realizó una secuencia de aproximación para la APP Aeroparque según lo acordado y en cumplimiento de la normativa y procedimientos de operación (secuencia de aproximación de 10 MN entre aeronaves) pudiendo observarse también la asignación de prioridad para los vuelos sanitarios MEDEVAC) y la asignación de vectores para el ordenamiento de las secuencias.

iii) sin perjuicio de no advertirse, a través de la escucha de los archivos de audio, interrupción de las comunicaciones entre ambas dependencias (ACC EZE y APP AER) resulta evidente un marcado desentendimiento y tensión entre ambos controles, originados en la falta de información y coordinación por parte de Aeroparque en lo atinente al respeto y cumplimiento de las secuencias y ordenamiento de las aproximaciones que venían dadas desde el ACC, especialmente en la operatoria de varios vuelos sanitarios que se encontraban en curso y habían sido intercalados con prioridad de operación. En tal sentido se destaca que surge de los audios de la fecha indicada que, en varias oportunidades, desde el ACC EZE se solicitó que "no cuelguen los aviones" al control de aproximación de Aeroparque, y que mandengan las secuencias que venían dadas desde Baires (fs. 243), aclarando reiteradamente que el vuelo sanitario MEDEVAC venía con un paciente en grave estado;

iv) se ratifica la ausencia de factores técnicos, operativos y/o meteorológicos válidos, susceptibles que justificar fehacientemente la alteración de la secuencia de aproximación, que venía perfectamente ordenada desde el ACC Baires. Tampoco puede explicarse el motivo de la espera ordenada desde control de aproximación AER al vuelo sanitario LV- BEU, que además trasladaba un paciente en grave condición (extremo corroborado por el audio de la frecuencia) destacando que el LV-BEU se encontraba con prioridad de operación y sin tránsito que lo restringiera.

v) da cuenta también del inexplicable accionar del servicio de control de aproximación de aeroparque, en cuanto a la alteración prima facie incausada de las secuencias establecidas por el ACC (Baires), el pedido de información efectuado por el Gerente del Centro de Control de Operaciones de Aerolíneas Argentinas, Sr. Marcelo Stella, quien a través de sendos llamados al Sr Gerente de Área Operativa de EANA, solicitaba se le informen las razones por las cuales estaban ocasionándose demoras en el servicio de aproximación de Aeroparque, en la fecha y turno en cuestión, solicitud que formalizó posteriormente vía correo electrónico en fecha 17.10.2018, adjuntando archivo con la nómina de los vuelos demorados/desviados a raíz de la alteración y/o modificación de la secuencia de aproximación(fs. 166-169).

vi) en el idéntico sentido, el mismo día de los acontecimientos, a las 14.55 hs se comunicó con el Sr Gerente de Área Operativa de Eana, el Director Nacional de Seguridad Operacional de ANAC, Sr. Federico Giannini, dando cuenta que había recibido información respecto de ciertas irregularidades que estaban sucediendo en la TWR de Aeroparque, solicitando las explicaciones del caso, atento que no existía, en principio, justificación para lo acontecido. Pruebas?

vii) se destaca el correo enviado por el Jefe del ACC, Claudio Zúngaro, quien a fs. 164 refiere las alteraciones efectuadas en la secuencia de aproximación por el control de aproximación de Aeroparque, refiriendo además que no era una cuestión particular de esa fecha, sino que venía sucediendo anteriormente.

Que, producida la prueba testimonial dispuesta por esta instrucción sumarial, los testigos resultan coincidentes en sus declaraciones en cuanto a la existencia de alteraciones de las secuencias de aproximación que venían dadas desde el ACC con una separación de 10 MN, manifestando, asimismo, que en la fecha de los sucesos investigados no se verificaron causas operativas, técnicas ni de meteorología adversa que pudieren haber motivado la modificación de la secuencia de aproximación efectuada por el control de app Aeroparque. También coincidieron en sus dichos en cuanto a la prioridad que debe otorgarse a todo vuelo sanitario (RAAC 91).

5'
NO

Que, continuando con las declaraciones testimoniales, respecto del fondo de la investigación sumarial afirma el Sr. Zúngaro a fs. 284 que "... *le informaron los supervisores que Aeroparque demoraba un avión en secuencia y eso producía esperas en VANAR (refiriéndose al día 12.10.2018) ... también le informaron la espera del vuelo sanitario. Además, tenía conocimiento que desde hacía dos semanas Aeroparque trabajaba de esa manera tanto turno mañana como turno tarde ... buscaban cualquier excusa para demorar un avión y hacer espera en la baliza externa o en VANAR, cortando así la secuencia que estaba efectuando el TMA...*" Asimismo, el testigo Benítez, Jefe Subregional ANS, a fs. 282 refiere "... *que se produjo una interrupción de las secuencias planificadas desde las rutas hacia el terminal Baires para posterior Aeroparque, para ser entregadas a Aeroparque con un espaciamiento no menor a 10 MN, esto produjo demoras no planificadas por el control debiendo alargar horas previstas de aproximación ...*". Agrega al ser interrogado sobre el vuelo sanitario que "... *que existía una aeronave sanitaria, la que hizo espera cuando tenía prioridad y nunca se solicitó una coordinación al respecto con el ACC...*"

Relacionado especialmente con el vuelo sanitario LV-BEU, se destaca el testimonio de la operadora del ACC EZE, Sra. Jimena del Valle Pineda Ruiz (fs. 283) que confirma haberse encontrado en el control al momento de la modificación de la secuencia de aproximación, manifestando que "... que ocurrió

con la aeronave LV-BEU que fue en el momento en que la dicente estaba sentada en el control" que no existió ninguna causa que justifique la alteración de las secuencias de aproximación ... desconoce los motivos que hubiera tenido Aeroparque para hacerlo desde lo operativo ... no hubo ningun intento de coordinación para agilizar el tránsito (desde APP Aeroparque) ... que el tránsito venía ordenado en una secuencia de 10 MN de separación y todo al punto VANAR ..." Las manifestaciones precedentes confirman el contenido del informe efectuado por la dicente en fecha 24.10.2018, obrante a fs. 194, en tanto expresa que " ... el intervalo de aproximación solicitado por Aeroparque fue de 1 (uno) cada diez (10) MN o 5 (cinco) minutos ... Los tránsitos estaban siendo vectorizados para dar paso al LV-BEU (MEDEVAC) el cual observamos se incorporó en espera en VANAR, razón por la cual a partir de ese momento se asignaron horas previstas de aproximación a los tránsitos que seguían en la secuencia ..."

falso

lo contradice con Zungarro

En el mismo sentido, a fs. 195 luce el informe de la instructora del ACC EZE, Sra. María de las Mercedes Mora, dando cuenta que " ... todas las coordinaciones fueron hechas en tiempo y forma desde Baires hacia Aeroparque, observando que desde Aeroparque no se recibían respuestas, actualización de EAT'S y/o niveles libres, debiendo realizar la misma coordinación varias veces ..." Asimismo, de manera concordante a lo antes dicho, en su declaración testimonial de fs. 285 expresa " ... no existió ninguna causa que justifique la alteración de las secuencias de aproximación, desconociendo los motivos que hubiere tenido Aeroparque para hacerlo desde lo operativo... que, encontrándose esta instructora a cargo de la coordinación, no se coordinaba ni se actualizaba información desde Aeroparque hacia Baires, y no se podía actualizar las horas previstas."

falso

lo dice EST

Agregado el informe de meteorología a fs. 272-280, resulta acreditado que no existieron condiciones de meteorología adversa que pudieran haber constituido un factor determinante al momento de decidir, desde el control de aproximación de Aeroparque, la alteración de las secuencias que venían ordenadas desde el ACC ni desconocer la prioridad del vuelo sanitario LV-BEU.

que fuera instruido a hacer una espera en VANAR, conforme surge de las constancias de autos.

Corrobora lo expuesto, el informe de interrupción de la secuencia APP - AER para el 12.10.2018 (fs. 174-192) efectuado por la FMU EZE que reza: "*A las 13:15 UTC se había tomado conocimiento desde la FMU acerca de una descoordinación entre el TMA y la TWR AER donde una aeronave llegando a VANAR (ARG 1261) detrás de otra que ya había iniciado el procedimiento realizó un 360. Luego de ese suceso estaba planificada la llegada de dos vuelos sanitarios detrás de dos ATR de Avianca. Desde Baires querían asegurarse de que los dos sanitarios no tuvieran demora. Desde la FMU EZE se hicieron varios intentos de llamado a la TWR AER, pero fueron infructuosos. La idea era poder coordinar ese caso en particular... Siendo alrededor de las 14:15 UTC se interrumpió la secuencia de aproximaciones hacia VANAR debido a ciertas descoordinaciones entre la TWR AER y el TMA Baires con respecto a la distancia de dos tránsitos con destino a SADF y/o entre uno a SADF y otro a SABE. La TWR AER decide poner en espera el LV-BEU (el segundo de dos tránsitos con destino a SADF), el cual era sanitario, lo que motivó que desde el TMA se comenzaran a dar horas previstas de Aproximación. Las esperas continuaron por aproximadamente noventa minutos sobre VANAR y sobre los puntos de ingreso al TMA Baires.*". A su vez, el supervisor del ACC, Sartori Trezza, refiere en su informe que "*... se observa que el LV-BEU comienza a realizar un giro sobre posición VANAR, a raíz de esto el operador del TMA Baires comienza a dar horas previstas de aproximación (EAT) que correspondiere a los tránsitos en desarrollo...*" (fs. 193). → Esto? En qué momento?

Por último, surge de la transcripción de la frecuencia APP AER, las manifestaciones efectuadas por AR 1849 refiriendo haberse cruzado con otra aeronave a 500 pies, también en espera, arriba de él, manifestado, en consecuencia, el piloto a AEP APP: "*... nos cruzamos con 500 pies señor, están trabajando medio desprolijo, eh...*" (fs. 224), situación que, en principio, resultaría consecuencia de la modificación de la secuencia de aproximación, ya que el

[illegible] controlador [illegible] hasta el [illegible] hasta el momento en que la [illegible] emitió una opinión sobre el tipo de aproximación [illegible] con hechos sobre el que debía regirse a la aeronave de la [illegible] de aproximación antes detallada. La circunstancia expuesta precedentemente [illegible] por las indagatorias efectuadas del video [illegible] aeronave en vuelo, así (AR 1849 y AR 1884) en lugar del vuelo habitual [illegible] de la alerta de proximidad (TCAS) según luego de la [illegible] [illegible] a fs. 343.

En el mismo sentido, ratifica lo precedentemente expuesto la manifestación efectuada por la Jefa de Seguridad Operacional y Calidad de Aeropuerto, Sra. Graciela Balaloni (fs. 343), quien reconoció haber observado el audio correspondiente a la transcripción obrante a fs. 224, relacionado con el evento ocurrido el día 12.10.2018 a las 14:33:27, alertó que debió evaluar si existía a los fines efectuar el informe técnico de seguridad operacional necesario para dar debida respuesta al PNSO N° 7417/2018 referido a dicho incidente.

Que, como consecuencia de las manifestaciones de la Jefa de SO de Aeropuerto relatadas precedentemente, se solicitó a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad (fs. 337) acompañe el informe técnico efectuado con motivo del PNSO N° 7417/2018. Dicho requerimiento fue respondido a fs. 368/388, destacando que el informe técnico efectuado en fecha 09.11.2018 refiere el evento ocurrido en fecha 12.10.2018, adjuntando las indagatorias [illegible] correspondientes. En tal sentido, y sin perjuicio de consultar [illegible] íntegramente el contenido de la experticia técnica, surge que a las 14:33:27 el AR1849 informa al controlador que está descendiendo en espera a tramo [illegible] y "tomando un rumbo que está a 30º para arriba en espera también". Continúa el informe, a fs. 353, que el evento fue consecuencia de un error de procedimiento del controlador de aproximación ya que, si bien autorizó un descenso [illegible] a las aeronaves en espera, debería haber consultado previamente que no [illegible] a sus ocupantes por la segunda aeronave estuvieran completamente [illegible]

[illegible] procedentes, a fin de evitar la pérdida de separación vertical mínima entre ambos tránsitos. Asimismo, la descripción de evento que surge del PNSO N° 7417/2018 (fs. 554) reza los siguientes: "... estando en espera en VANAR se nos autorizó descenso de más de dos niveles a dos tránsitos simultáneamente, debido a esto resultó que, por la diferencia de regímenes de descenso, tuvimos apenas 500 ft de diferencia entre tránsitos, debiendo administrar la separación los pilotos según lo que veíamos en el TCAS..."

Conforme lo hasta aquí expuesto, resulta evidente a la luz de las pruebas producidas en estos actuados, que la alteración de la secuencia de aproximación que venía dada en estricto orden por el ACC EZE, recibidas por el servicio de control de aproximación de AER, durante el turno A del día 12.10.2018, no obstaculizó a cuestiones técnicas, operativas ni meteorológicas, provocando demoras injustificadas en los vuelos de arribo con destino SABE, SADF, PAL, con el agravante de haber colocado en espera un vuelo sanitario que trasladaba un paciente en grave condición (LV-BEU) por un lado, y haber vulnerado la separación vertical mínima entre dos tránsitos en descenso (ARG 1849 y ARG 1643), verificándose apenas 500ft entre ambos cuando el mínimo es de 1000ft, motivando la formulación del PNSO N° 7417 atento el riesgo implícito para la seguridad de las operaciones aéreas, en los términos que surgen de los párrafos precedentes.

IV) Adecuación normativa de la conducta investigada:

Según los hechos expuestos en la denuncia que motiva las presentes actuaciones y demás constancias documentadas obrantes en esta investigación, la imputación respecto de los sumariados se traduce - prima facie- en un delipetado e intencional desinterés en el cumplimiento de las normas y reglamentaciones atinentes a su prestación laboral, evidenciando el voluntario apartamiento de los procedimientos operativos respecto de los cuales fueron instruidos oportunamente.

Las conductas reseñadas precedentemente, cuadran normativamente en las previsiones que establecen las obligaciones del trabajador contenidas en el art 9 del CCT 1512/16 "E", que rige la relación laboral entre esta Empresa y sus dependientes, en tanto dan cuenta del deliberado incumplimiento de las obligaciones así descriptas, en particular en lo referente a "la observancia a estricta de los procedimientos de seguridad operacional que la empresa determine ". Considerando aquélla como una obligación general, en cuanto al debido cumplimiento de las normas y procedimientos establecidos por la Empresa, se evidencia, en particular, el incumplimiento injustificado de la AIC A 09/2019, especialmente al punto 3.2 que determina las mínimas de separación, siendo para SABE "10 NM/04 minutos como mínimo, lo cual permite mantener una secuencia entre aeronaves que llegan o intercalar un despegue ..." (fs. 90); y de la Carta Acuerdo Operacional SABE- ACC EZE (TMA BAIRES) específicamente en el punto 7.2.1 (espaciamiento para RWY13) que determina que el ACC EZE (TMA Baires) será el encargado de establecer el espaciamiento de los tránsitos, para RWY 13, no será inferior a DIEZ (10) NM, para lo cual se considera que la ACFT s serán instruidas para mantener una velocidad máxima de 220 kt, en el caso de o poder realizarse una secuencia y a fin que la APP SABE pueda efectuar una secuencia de Aproximación, las ACFTs serán ordenadas verticalmente sobre la posición VANAR con sus respectivas horas previstas de Aproximación (Intervalos de CUATRO (4) MINUTOS) A su vez en el punto 8.3. Modificación en el Intervalo de Aproximación (fs. 92-108) establece que en caso de requerir modificar los intervalos de aproximación para las diferentes RWYs se deberá realizar una coordinación previa con no menos de DOCE (12) minutos, según las condiciones reinantes en el momento.

Asimismo, en cuanto a la instrucción de espera efectuada desde el control de aproximación de Aeroparque al LV-BEU, tratándose de un vuelo sanitario, se verifica la falta de cumplimiento de lo dispuesto en la RAAC PART 91 SUBPARTE A 1 7 - Asignación de prioridad: ... (j) Todas las Operaciones Aéreas Sanitarias (STAS, ES y TAO) dispondrán de prioridad en cuanto al requerimiento de Servicios de Tránsito Aéreo se refiera, respecto de las otras

tránsitos que en su trayectoria puedan afectar la operación de la aeronave y/o significarle una posible demora, siempre que se realicen en cumplimiento de su función específica.

Consecuentemente, en razón de lo hasta aquí expresado, esta instrucción considera, en principio que, con las probanzas producidas en las presentes actuaciones, los dependientes sumariados, de manera intencional y deliberada, infringieron la norma convencional, reglamentaciones internas de la dependencia, y RAAC (parte 91),en tanto, sin causa ni justificación alteraron la secuencia de aproximación dada desde el ACC EZE, con el agravante de instruir espera a un vuelo sanitario, LV-BEU, ocasionando pedidos de explicaciones por las demoras producidas, tanto de clientes (ARSA) como de la Autoridad Aeronáutica (ANAC), y haber vulnerado la separación vertical mínima entre dos tránsitos en descenso (ARG 1849 y ARG 1643), verificándose apenas 500ft entre ambos cuando el mínimo es de 1000ft, motivando la formulación del PNSO N° 7417 atento el riesgo implícito para la seguridad de las operaciones aéreas.

Las conductas descriptas precedentemente evidencian también un absoluto desprecio por la observancia del principio de buena fe, rector de la relación laboral con EANA SE. En tal sentido, la buena fe que debe primar en toda relación laboral en términos del art. 63 LCT, implica un comportamiento recíproco de buena fe, en cuya virtud desde la figura genérica del "buen trabajador" se requiere la observancia de ciertas conductas tales como: actuar con diligencia y colaboración prestando el servicio con puntualidad, asistencia regular y dedicación adecuada a las características de su empleo, observar el deber de fidelidad correspondiente a su nivel de tareas, observar las órdenes e instrucciones que se le impartan sobre el modo de ejecución de su trabajo. Este último supuesto fue infringido por los sumariados al incumplir deliberadamente las normas y procedimientos referidos en párrafos precedentes.

En atención de los elementos de prueba colectados en el presente, entiende esta instrucción sumarial que, prima facie, los dependientes

sumariados han violentado la normativa y procedimientos que debieron observar, resultando más gravosa la situación de las supervisoras, Barboza y Chiodelli, a cargo del turno A al momento de disponer la espera del LV-BEU, quienes por su posición en la dependencia y siendo además instructoras, de modo alguno debieron consentir la alteración de las secuencias de aproximación, las que se produjeron sin causas técnicas operativas ni meteorológicas que así lo justifiquen, infringiendo con su accionar las obligaciones a su cargo, establecidas en el art 9 CCT 1512/18 "E", AIC A09/2018 (punto 3.2.1), Carta de Acuerdo Operacional SABE- ACC EZE - TMA BAIRES (punto 7.2.1 espaciamiento para RWY13, y punto 8.3 modificación en el intervalo de aproximación; y RAAC Parte 91 SUBPARTE A 1. 7 Asignación de prioridad, inc. (j), tal como se corrobora con los elementos colectados en la presente investigación.

V) Conclusiones.

En este estado de la investigación, resulta acreditado que los dependientes sumariados, Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.266), Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632), Carboni Leonardo (DNI 35.357.457), Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.834), Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907 se encontraban en funciones en el control de aproximación de Aeroparque, en el turno A el día 12 de octubre de 2018, oportunidad en la incumpliendo expresamente la norma convencional y procedimientos/reglamentaciones vigentes, y demás obligaciones genéricas como el deber de obrar de buen fe contenido en el art 63 LCT, se produjeron los hechos objeto de la presente investigación, en particular la espera injustificada del vuelo sanitario identificado como LV-BEU, y los sucesos denunciados en el PNSO N° 7417. Tales extremos resultan corroborados por las constancias documentadas obrantes en el presente sumario, razón por la cual resulta necesario efectuar las correcciones disciplinarias pertinentes, y evaluar justificación y entidad del reproche disciplinario que corresponden a los sumariados que resulten responsables de las injurias descriptas, todo ello conforme las consideraciones expresadas en los párrafos que anteceden.

32903818

CARTA DOCUMENTO

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Consecuentemente, y previo a su elevación al superior del presente informe para dictamen definitivo, se concede vista de las actuaciones a los sumariados por el término de tres (3) días, a los fines de conocer la imputación que se les efectúa y que ejerzan el más amplio y suficiente derecho de defensa, haciéndoles saber que pueden presentar su descargo y ofrecer las pruebas que estime conducentes a su defensa, en el plazo de diez (10) días contados desde la vista del presente sumario.

Sin perjuicio de lo expuesto, se deja constancia que, luego formuladas las presentaciones correspondientes al legítimo ejercicio de su derecho de defensa, los dependientes sumariados identificados al inicio del presente, serán citados a prestar declaración conforme la reserva efectuada en el Acta de Apertura obrante a fs. 25 vta.

PRESENTA DESCARGO- RATIFICA PRESENTACIÓN DE FECHA 19/10/2018- RATIFICA IMPUGNACIÓN RÉGIMEN SUMARIAL- IMPUGNA PRUEBA DE CARGO- IMPUGNA INFORME ART. 9 RÉGIMEN DISCIPLINARIO EANA SE- NULIDAD DEL INFORME- FALSA DENUNCIA- INVOCA DISCRIMINACIÓN Y PERSECUCIÓN GREMIAL- SUBSIDIARIAMENTE OFRECE PRUEBA- EFECTUA RESERVAS

Sra. Instructora Sumariante
Dra. Lujan Mata

REF. **Sumario 05/2018**

Mariela F. López, abogada en mi doble condición de apoderada de la **Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación - ATEPSA-** y letrada de los CTA afiliados a la organización que represento afectados en el sumario en trámite **Karina Roxana Barboza, Emanuel Siro Arosteguichar, Leonardo Gabriel Carboni, Grisel Andrea Chiodelli, Maria Josefina Moreno, y Martin Ariel Taborda** (art. 22 Dto 467/88), quienes además suscriben esta presentación como constancia de consentimiento a Ud digo:

I.OBJETO

Que en el carácter invocado, en legal tiempo y forma vengo: 1) a efectuar el descargo correspondiente en las actuaciones que se instruyen a los trabajadores que represento, comprendidos en el CCT 1512/16, 2) a pronunciarme sobre la prueba colectada en autos, 3) a impugnar el informe del art. 9 del régimen disciplinario EANA SE, respecto del cual deduzco formal planteo de nulidad; 4) a ofrecer la prueba que hace al derecho de los sumariados, solicitando que oportunamente: a) se declare la nulidad de todo lo actuado atento a la inexistencia de incumplimiento laboral alguno; b) se efectúe un pronunciamiento expreso sobre la falsa denuncia incoada por el sr. Gerente de Área Operativa de EANA SE, que pone de manifiesto trato persecutorio y discriminatorio hacia los trabajadores comprendidos en el presente sumario.

Asimismo y en atención a la gravedad de los hechos relevados de manera indubitada en las distintas instancias intervinientes en la etapa de "secreto de sumario", los antecedentes de tenor semejante en otros sumarios, aunque de menor gravedad al presente, la organización gremial que represento exige que de manera expresa en el futuro se adopten un conjunto de garantías para evitar que controladores dependientes de la EANA puedan resultar víctimas de actos de esta naturaleza que ponen en crisis la totalidad de la normativa. Efectuándose las reservas legales y gremiales que el caso conlleva.

II.- RATIFICACIÓN

Ratifico en todos sus términos las presentaciones obrantes a fs. 48/61, cuya falta extrema de consideración en el informe art. 9 evidencia la falta de objetividad e imparcialidad en el sumario que se está instruyendo, prima facie orientado a justificar la extrema y manifiesta animosidad de la denuncia incoada por el Sr. Gerente de Área Operativa de la EANA SE, en desmedro de la verdad objetiva de la investigación. Esta conducta estuvo precedida del relevo de la totalidad del turno operativo de la Torre de Control de Aeroparque (OCHO controladores) y su reemplazo por TRES controladores con habilitación local inactiva. Lo expresado importa no solo una violación grosera al derecho constitucional de defensa, sino un dispendio extremo de procedimiento.

De igual manera y vinculado con lo expuesto ratifico la impugnación del régimen sumarial art. 7 deducido en fecha 14/11/18 que llamativamente no se encuentra agregado a los presentes actuados, al que me remito en honor a la brevedad, solicitando se agregue a estos actuados.

III.- NEGATIVAS

Niego expresamente todos y cada uno de los incumplimientos que se señalan en el informe de fs. 557/564 y que se atribuyen a los controladores de tránsito aéreo que represento. En particular NIEGO:

Que durante el turno operativo A del día 12/10/18 del Aeroparque Jorge Newbery se produjeran alteraciones en la secuencia de aproximación hacia dicho aeropuerto y otros con destino a San Fernando y El Palomar.
Que alteraciones que no existieron hayan generado demoras.
Que las demoras no respondan a cuestiones técnicas, operativas ni meteorológicas.
Que el Gerente de Área Operativa haya recibido llamadas de usuarios externos, en especial ARSA.
Que el Gerente de Área Operativa haya recibido llamadas de operadores de la FMU Ezeiza y del Jefe del ACC Ezeiza.
Que el Gerente de Área Operativa haya recibido llamado del Director Nacional de Seguridad Operacional de ANAC, Sr. Federico Giannini.
Que en esas conversaciones/llamados se haya manifestado la infundada alteración de las secuencias de aproximación.
Las consecuentes demoras innecesarias e injustificadas en el espacio aéreo de Aeroparque para los vuelos destinados a SABE, SADF y SADP.
Que los vuelos en cuestión –no se dice cuáles- habían sido secuenciados y regulados por el ACC y las previsiones efectuadas por la FMU para esa fecha, según lineamientos contenidos en la AIC A09/2018, Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC Ezeiza y Torre Ezeiza y la RAAC 91.
Que no existieran causas operativas que pudieren justificar tales acontecimientos.
Que al intentar comunicarse con la supervisora de la Torre de control de Aeroparque por la línea de la dependencia aquella no respondió a llamado alguno.
Que el operador a cargo del control de aproximación se negó a acceder a las

coordinaciones posibles sugeridas por el ACC a los fines de agilizar el tránsito y evitar las demoras que ya se habían producido.
Que se haya verificado la inexistencia de fallas técnicas ni cuestiones operativas que pudieran motivarlas.
Niego enfáticamente que el Gerente de Área Operativa haya tenido la "certeza" respecto de la interrupción de la secuencia de aproximación.
Que se agrave la magnitud de lo sucedido al constatarse que el vuelo LV-BEU (MEDEVAC) con destino a San Fernando fue instruido a realizar una espera sobre el fijo de aproximación, en "flagrante violación a toda normativa nacional e internacional, atento a la prioridad que dichos vuelos requieren dada su condición."
Niego expresamente la "entidad de los acontecimientos", cuya inexistencia demostraré.
Niego la existencia de riesgo latente y necesidad de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.
Niego que haya resultado ese el fundamento para instruir de inmediato al jefe ANS de Aeroparque Diego Ortiz a relevar preventivamente al turno completo de aproximación.
Niego enfáticamente que luego del relevo de los dependientes de control de aproximación se normalizaran las secuencias e interrupciones previas.
Niego enfáticamente que esa situación hubiera sido provocada de manera intencional.
Niego que en el acta de apertura del sumario se haya ordenado la producción de medios de prueba correspondientes a los fines de corroborar la existencia de los sucesos denunciados y las causas que pudieran haberlos motivados.
Niego que de los informes solicitados a Dto. Planeamiento, Dto. Normativa, Dto. ATS, Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad, Dto. Meteorología NO SE VERIFIQUE la existencia de factores operativos, técnicos ni meteorología adversa.
Niego que resulte procedente el informe requerido al piloto de la aeronave LVBEU.
Niego que el Gerente del Área Operativa haya cumplido con la ratificación prevista en el art 7.1 del reglamento sumarial disciplinario.
Niego que los elementos documentales obrantes en su poder corroboren los hechos expuestos en su denuncia.
Niego que el servicio de aproximación de aeroparque haya provocado una alteración e interrupción en la secuencia de aproximación basada en la distancia que allí se indica según AIC A09/18.
Niego que dicho servicio no haya considerado las medidas de mitigación dispuestas por la FMU-EZE.
Niego que el control de aproximación de aeroparque haya instruido sin causa ni justificación a realizar un patrón de espera sobre el fijo de aproximación al vuelo MEDEVAC LV-BEU que contaba con prioridad de operación siendo precedido por el vuelo LV-GQR con el mismo destino.
Niego que dichos vuelos se encontraren separados según el AIC 09/18.
Niego que del video obrante en autos se observe que el control BAIRES haya realizado una secuencia de aproximación para la APP AEROPARQUE según lo acordado.

RECONOZCO: como tardíamente afirma el denunciante y la instructora que a través de las escuchas de los archivos de audio no se advierte interrupción de las comunicaciones entre ambas dependencias.

NIEGO CATEGÓRICAMENTE QUE DE DICHAS ESCUCHAS RESULTE *"EVIDENTE MARCADO DESENTENDIMIENTO Y TENSIÓN ENTRE AMBOS CONTROLES ORIGINADOS EN LAS FALTAS DE INFORMACIÓN Y COORDINACIÓN POR PARTE DE AEROPARQUE EN LO ATINENTE AL RESPETO Y CUMPLIMIENTO DE LAS SECUENCIAS Y ORDENAMIENTO DE LAS APROXIMACIONES QUE VENÍAN DADOS DESDE EL ACC ESPECIALMENTE EN LA OPERATORIA DE VUELOS SANITARIOS".*

Niego que los vuelos sanitarios que se encontraban en curso hubieran sido intercalados con prioridad de operación.

Niego que de los audios surjan que en varias oportunidades desde el ACC EZE se haya solicitado "no cuelguen aviones".

Niego que el sanitario MEDEVAC (que el denunciante no identifica) viniera con un paciente grave.

Niego ausencia de factores técnicos, operativos y/o meteorológicos varios.

Niego enfáticamente que la secuencia de aproximación viniera perfectamente ordenada desde el ACC BAIRES, no existiendo un solo elemento que así lo acredite.

Niego que no pueda explicarse el motivo de la espera ordenada desde el control de aproximación de AER al vuelo sanitario LV-BEU.

Niego que LV-BEU trasladare un paciente en condición grave. Niego que dicho extremo resulte corroborado por el audio de la frecuencia.

Niego que LV-BEU **se encontraba con prioridad de operación y sin tránsito que lo restringiera.**

Niego que el servicio de control de aeroparque resultare "inexplicable".

Niego que hayan existido pedidos de información efectuados por el gerente del centro de control de Aerolíneas Argentinas efectuados de manera telefónica, llamados cuyo contenido se desconoce.

Niego que en el correo electrónico con fecha 17/10/18 en el archivo que se adjunta con nóminas de vuelos respondan a la alteración y/o modificación de las secuencias de aproximación.

Niego que el dia 12/10/18 a las 14:55 hs. se haya comunicado con el gerente del area operativa de EANA SE el director nacional de seguridad operacional de ANAC por el motivo que se expresa; denunciando que no existe una sola prueba reunida en autos que avale lo expresado por el gerente operativo.

Niego que resulte cierto el contenido del correo electrónico enviado por el jefe del ACC EZE Claudio Zúngaro.

Niego expresamente el contenido de dicho correo en relación a que no era una cuestión particular de esa fecha sino que venía sucediendo anteriormente.

Niego que de la prueba testimonial surja que los testigos resultaran coincidentes en sus declaraciones en relación a la existencia de alteraciones en las secuencias de aproximación que venían dadas desde el ACC.

Niego que de dichas testimoniales surja con fuerza probatoria que no se

verificaran causas operativas, técnicas ni meteorología adversa.
Niego que la declaración testimonial de Zúngaro en cuanto consignan que le informaron los supervisores que Aeroparque demoraba un avión en secuencia y que eso producía esperas en VANAR.
Niego dicho testimonio en cuanto consigna que desde hacía dos semanas Aeroparque trabajaba de esa manera tanto turno mañana como turno tarde.
Niego la veracidad de la declaración del testigo Benítez.
Niego que del testimonio mencionado precedentemente surja incumplimiento alguno en cuanto consigna "un espaciamiento no menor a diez MN".
Niego que lo previsto por la normativa (espaciamiento no menor a diez NM) pueda producir demoras no planificadas por el control.
Niego que resulte cierto lo que afirma el testigo Benítez en relación a la aeronave sanitaria.
Niego que en relación a la misma no se haya solicitado coordinación con el ACC.
Niego que el testimonio de la Sra. Jimena Del Valle Pineda Ruiz coincida con los registros de audio y video mapa.
Niego que el testimonio de la Sra. Mercedes Mora resulte cierto por cuanto sus aseveraciones están en clara contradicción con la prueba que surge de los registros de audio y sus respectivas transcripciones, como así también el video mapa.
Niego que el informe de meteorología fojas 272-280 resulte acreditado los extremos que afirma la instructora.
Niego validez del informe FMU-EZE que la instructora transcribe toda vez que el mismo carece de firma.
Niego que del informe de la supervisora de ACC EZE Sartori Trezza resulte conducente como prueba de cargo por cuanto el mismo ha sido arbitrariamente recortado.
RECONOZCO: el hecho que señala en la transcripción de la frecuencia APP AER relativa a las manifestaciones efectuadas por AR 1849.
Niego categóricamente que dicho hecho resulte consecuencia de la modificación de la secuencia de aproximación.
Niego que el tránsito viniera debidamente ordenado desde el ACC hasta el momento en que se instruye al LV- BEU a hacer un patrón de espera.
Niego que las circunstancias que describe surjan del acta de constatación notarial.
Niego que lo afirmado resulte ratificado por lo manifestado por la Jefa de Seguridad Operacional y Calidad Aeroparque.
Niego que el PNSO 7417/2018, de fecha **31/10/18** guarde relación con el objeto de la presente investigación.
Niego que hayan resultado las manifestaciones de la jefa de Seguridad operacional Aeroparque de fecha **26/12/18,** la causa para requerir a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad el informe técnico relativo al PNSO mencionado, el que es agregado en fecha **28/12/18** fecha además coincidente con la elaboración del informe art. 9 de esa Instrucción.
Niego que corresponda dar por reproducido el contenido de la experticia técnica, en virtud de que dicho informe no reviste tal condición.
Niego que un error de procedimiento de un controlador de aproximación advertido

por la instrucción en fecha 26/12/18 pueda ser debatido en un sumario abierto en fecha 16/10/18 con otro objeto.
Niego que la Instructora haya analizado desde la buena fé el PNSO 7417/2018, lamentando que no reproduzca íntegramente el mismo.
Niego que de lo relatado surja la alteración de la secuencia de aproximación dada por el ACC EZE.
NIEGO ENFÁTICAMENTE QUE EL TURNO "A" DE LA TORRE DE CONTROL DE AEROPARQUE HAYA PROVOCADO DEMORAS INJUSTIFICADAS EN LOS VUELOS CON DESTINO A SABE, SADF Y SADP.
Niego que resulte un agravante la espera del vuelo sanitario LV-BEU.
Niego que dicho vuelo trasladare un paciente grave -resaltando el error inexcusable de la instrucción en la individualización de las aeronaves sanitarias-.
Niego que la pérdida de separación vertical mínima entre dos tránsitos en descenso advertida a los 80 días de los hechos objeto de investigación, pueda ser abordado en instancia sumarial.
Niego la adecuación normativa de la conducta investigada.
Niego la imputación "deliberado e intencional desinterés en el cumplimiento de normas y reglamentaciones atinentes a la prestación laboral".
Niego enfáticamente que resulte evidenciado un voluntario apartamiento de los procedimientos operativos respecto de los cuales fueron oportunamente instruidos.
Niego que conductas que no existieron cuadren normativamente en las prescripciones del Art. 9 del CCT 1512/16.
Niego incumplimiento injustificado de la AIC A09/2018 que regula las mínimas de separación para Aeroparque cuando el tránsito en cuestión LV-BEU tenía como destino el Ad. San Fernando.
Niego que la RWY 13 corresponda a San Fernando, como se afirma.
Niego que no se haya observado el punto 8.3 (modificación intervalo de aproximación (carta acuerdo operacional SABE- ACC EZE TMA Baires)
Niego que la instrucción dada al vuelo sanitario LV-BEU importe falta de cumplimiento de la RAAC 91.
Niego que de las probanzas producidas surja que los dependientes sumariados. "de manera intencional y deliberada" hayan infringido la normativa que se señala.
Niego alteración sin causa ni justificación de la secuencia de aproximación dada por el ACC EZE.
Niego que la conducta de los sumariados haya generado pedido de explicaciones de las demoras producidas.
Niego que esos pedidos hayan sido deducidos por clientes (ARSA) como por la autoridad aeronáutica.
Niego riesgo implícito para la seguridad de las operaciones aéreas.
Niego que las conductas descriptas evidencien absoluto desprecio por la observancia del principio de buena fe.
Niego que los controladores sumariados no hayan observado las órdenes e instrucciones que se les impartían sobre el modo de ejecución de su trabajo.
Niego categóricamente que resulte más gravosa la situación de las supervisoras Barboza y Chiodelli.

Niego categóricamente la atribución de responsabilidad y encuadre normativo a las mismas, imputándoseles inobservancia del procedimiento en relación al LV-BEU, concretamente espaciamiento para la pista RWY13, siendo que dicha aeronave tenía como destino final San Fernando (RWY 05/23).
Niego veracidad de las conclusiones insertas en el apartado "conclusiones".
Niego que corresponda ventilar en el presente sumario el PNSO N° 7417/2018.
NIEGO CATEGÓRICAMENTE que los extremos mencionados resulten corroborados por las constancias obrantes en el sumario.
Niego que resulte necesario efectuar correcciones disciplinarias a los sumariados.
Niego existencia de injurias.
Niego que los sumariados resulten responsables de injurias hacia la empleadora.

RECONOZCO: video mapa acompañado sin perjuicio de impugnar que el archivo del mismo solo registra el movimiento de aeronaves reducido a la CTR Aeroparque por período 1400/1437 UTC.

RECONOZCO: transcripción de los archivos de audio entre torre de control aeroparque (frecuencia principal/coordinación) y TMA Baires entre las franjas horarias comprendidas entre las 1400/1500 UTC y las 1300/1530 UTC respectivamente, con las salvedades que se exponen en el presente memorial.

RECONOZCO expresamente las fajas de progreso de vuelo acompañadas al expediente.

RECONOZCO Informe MET. Obrante a fs. 270/280.

IV.- LOS INCUMPLIMIENTOS QUE SE IMPUTAN A LOS SEIS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO SUMARIADOS.

Afirma la Instrucción a fs. 563 "*...en razón de lo hasta aquí expresado, esta instrucción considera, en principio que, con las probanzas producidas en las presentes actuaciones, los dependientes sumariados, de manera intencional y deliberada, infringieron la norma convencional, reglamentaciones internas de la dependencia y RAAC (parte 91), en tanto sin causa ni justificación alteraron la secuencia de aproximación dada desde el ACC EZE, con el agravante de instruir espera a un vuelo sanitario, LV-BEU, ocasionando pedidos de explicaciones por las demoras producidas, tanto de clientes (ARSA) como de la Autoridad Aeronáutica (ANAC), y haber vulnerado la separación mínima entre dos tránsitos en descenso (ARG 1849 y ARG 1643), verificándose apenas 500ft entre ambos cuando el mínimo es de 1000ft, motivando la formulación del PNSO N° 7417, atento el riesgo implícito para la seguridad de las operaciones aéreas.*

Las conductas descriptas precedentemente evidencian también un absoluto desprecio por la observancia del principio de buena fe, rector de la relación laboral con EANA SE. En tal sentido, la buena fe que debe primar en toda relación laboral en términos del art. 63 de la LCT (...) observar las órdenes e instrucciones que se

le impartan sobre el modo de ejecución de su trabajo. Este último supuesto fue infringido por los sumariados al incumplir deliberadamente las normas y procedimientos referidos en párrafos precedentes.

En atención a los elementos de prueba colectados en el presente, entiende esta instrucción sumarial que, prima facie, los dependientes sumariados han violentado la normativa y procedimientos que debieron observar, resultando más gravosa la situación de las supervisoras Barboza y Chiodelli, a cargo del turno A al momento de disponer la espera del LV-BEU, quienes por su posición en la dependencia y siendo además instructoras, de modo alguno debieron consentir la alteración de las secuencias de aproximación, las que se produjeron sin causas técnicas operativas ni meteorológicas que así lo justifiquen, infringiendo con su accionar las obligaciones a su cargo, establecidas en el art. 9 CCT 1512/16 "E", AIC A09/2018 (punto 3.2.1), Carta de Acuerdo Operacional SABE-ACC EZE-TMA BAIRES (punto 7.2.1 espaciamiento para RWY 13; y punto 8.3 modificación en el intervalo de aproximación; y RAAC Parte 91 SUBPARTE A 1.7 Asignación de prioridad, inc. (j), tal como se corrobora con los elementos colectados en la presente investigación."

Los incumplimientos endilgados a los seis controladores sumariados, que se rechazan categóricamente se corresponden a hechos que habrían ocurrido entre 1100 y 1200 Hs (1400 y 1500 UTC). En dicha franja horaria resulta indubitado que ni **Martin Taborda, ni Leonardo Carboni**, **ni Grisel Chiodelli, ni Karina Barboza** ocuparon los puestos de coordinación ni aproximación (principal), extremo que será analizado en el presente memorial, resultado de extrema arbitrariedad e ilegalidad que luego de la etapa de investigación donde se mantuviera el secreto de sumario, en el informe del art. 9 de fs. 557, pese sobre los mismos idéntica acusación. El vicio invocado, que altera la legalidad y validez el informe del art. 9 del impugnado régimen sumarial EANA SE, pone en evidencia que el sumario se presenta como un formalismo ritual, que independientemente de lo alegado, sólo pretende la exclusión de controladores de tránsito aéreo -titulares de sus respectivas licencias aeronáuticas y habilitaciones- alcanzados por la garantía de estabilidad (y prohibición de despido sin causa) conforme surge del CCT 1512/16, el acta acuerdo de transferencia que integra el mismo, y las disposiciones de la ley 27.161, que expresamente reconocen esta garantía de conformidad con los alcances del Convenio de la Organización internacional de Trabajo N° 158.

En razón de la idéntica asignación de responsabilidad a la totalidad de los sumariados sin fundamento alguno, y resultando indubitado que no estuvieron presentes al momento de los hechos en los que se habrían verificado los incumplimientos que se imputan, tal como surge de la prueba de autos, lo que afecta el derecho de defensa y la buena fe, el presente descargo comprende a la totalidad de los controladores sumariados. Sin perjuicio de los señalamientos que se practicarán respecto de las supervisoras Barboza y Chiodelli, y el CTA Emanuel Arosteguichar.

V.- ANÁLISIS DE LA PRUEBA REUNIDA Y SU RELACIÓN CON LA FORMULACIÓN DE LOS CARGOS QUE SE IMPUTAN.

Afecta la validez y los recaudos mínimos de legalidad del art. 9 del impugnado régimen sumarial EANA, la forma y fechas en las que se colectó la prueba, la mutación de los hechos investigados en los casi tres meses que duró el secreto de sumario.
La sustanciación de la prueba se ha presentado como una exigencia meramente formal, sin cotejo ni consideración de su contenido, sin advertir las manifiestas contradicciones que de la misma surge, la que de ninguna manera acredita los hechos denunciados.
A fin de acreditar el vicio grave que se expone, se efectuará un pormenorizado análisis de las constancias obrantes en las actuaciones.

Acta de apertura sumario interno. Aparentemente se inicia el 16/10/18, fecha en la que esa instrucción ordena la sustanciación de las medidas que se consignan en el acta. No obstante, la prueba recién comienza a instrumentarse el **29 de octubre de 2018**. Es decir 13 días después.

En el régimen sumarial impugnado por esta representación, art. 7.1, se establece que **la primera diligencia a cumplir por el instructor es la citación para ratificar la denuncia y acompañar la prueba**. Véase que esta diligencia recién es cumplimentada por el denunciante Gerente de Área Operativa de EANA SE en fecha **7 de noviembre de 2018** (cfme. fs. 159 y siguientes). Sorprende a la defensa de los sumariados que el acta de apertura de fecha 16/10/18 coincida de manera exacta con la prueba que 20 días después arrima el denunciante (concretamente la selección de las personas llamadas a prestar declaración testimonial).

En dicho plazo desde la apertura hasta la efectiva sustanciación de la prueba ni siquiera se leyó/consideró el descargo presentado por los trabajadores en fecha **19/10/18**, lo que hubiera enmendado los vicios graves en el procedimiento en los que se incurrió con posterioridad.

En el diligenciamiento de la prueba informativa a los distintos Departamentos/Gerencias de EANA (fs. 66 y siguientes), se desnaturaliza el objeto y la finalidad de la investigación, afectándose la presunción de inocencia y el derecho de defensa. En efecto en la totalidad de los requerimientos la instrucción parte de la certeza de la siguiente afirmación "***se modificó la secuencia de aproximación sin causas aparentes técnicas ni operativas, ocasionando demoras en los vuelos de llegada incluyendo la demora de un vuelo sanitario (LV-BEU Medevac)"***. ¿No era esto el objeto de la investigación?

Ignora esta representación sobre qué premisas fácticas que no surgen del expediente (en esa instancia ni con posterioridad), la instrucción llegó a esa

conclusión: la modificación de la secuencia de aproximación por parte del servicio de aproximación de aeroparque.

El derecho no puede prescindir de la lógica: primero debe acreditarse la secuencia (desde el punto de vista fáctico), para luego poder determinar que esa secuencia efectivamente se modificó/alteró.

Lo expresado hasta aquí es a los fines de ilustrar la afectación del debido proceso adjetivo en el marco del derecho constitucional de defensa, por cuanto altera la carga de la prueba, llevando al absurdo de que la defensa deba probar la existencia de hechos negativos, ante la orfandad de la consideración de la prueba de cargo. En la instancia en análisis, resulta indubitado que la investigación está orientada a investigar los hechos, no a dar por válida como si se tratare de una verdad revelada los dichos del Gerente Operativo, plasmados en su denuncia.

Lo apuntado autoriza a demandar la nulidad de todo lo actuado, por cuanto si la premisa de origen es falsa (como se acreditará y ofrecerá prueba), las conclusiones del informe revisten idéntica calificación.

Sin perjuicio de lo expuesto, la prueba de cargo será analizada conforme el orden que aparece en el expte., considerándose su idoneidad o pertinencia para acreditar los incumplimientos endilgados, sin perjuicio de las conclusiones finales.

1.- **Informe capacidad de pista y sector Aeroparque** (fs. 76 y siguientes). Requisitoria de informe de fecha 29/10/18, evacuado en fecha 30/10/18.
El mismo contiene (fs. 80) la nota Eana N° 874 dirigida a la Directora Nacional de Inspección Aérea ANAC en fecha **8/10/18** donde se remite la capacidad de pista y sector de Aeroparque a los fines de su aprobación por parte de la autoridad aeronáutica.

Lo concreto es que el mismo resultó aprobado por la autoridad aeronáutica el **25 de octubre de 2018**.

Señalo a todo evento la inoponibilidad de dicha prueba por cuanto surge de manera inequívoca que la aprobación es posterior al **12/10/18**. Lo expresado al respecto proyecta sus efectos sobre el informe FMU por los alcances del Documento OACI 4444 "Procedimiento para los servicios de navegación aérea - Gestión ATM".

A la fecha de los hechos 12/10/18 los guarismos aprobados por la autoridad aeronáutica eran 30 aeronaves hora para el CTR del mismo, que a partir del 25/10/18 se incrementaron a 39.

El día de los hechos objeto de investigación entre 1400 y 1500 UTC el servicio de aproximación de aeroparque superó extremadamente el límite autorizado y vigente. Alcanzando el pico de 36 aeronaves.

Ahora bien las cifras aprobadas por la autoridad aeronáutica en fecha 25/10/18, consignan como máximo de aeronaves en simultáneo 7 aeronaves.

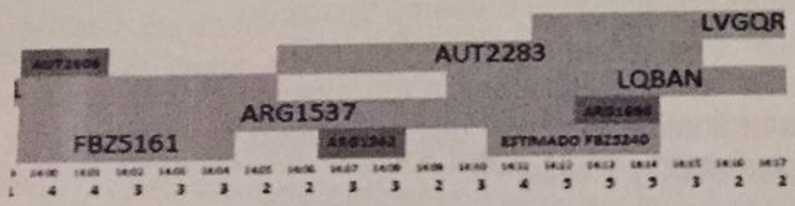
Conforme surge del cuadro que se sigue, y a partir de la información obrante en el expediente la defensa confeccionó el siguiente cuadro:

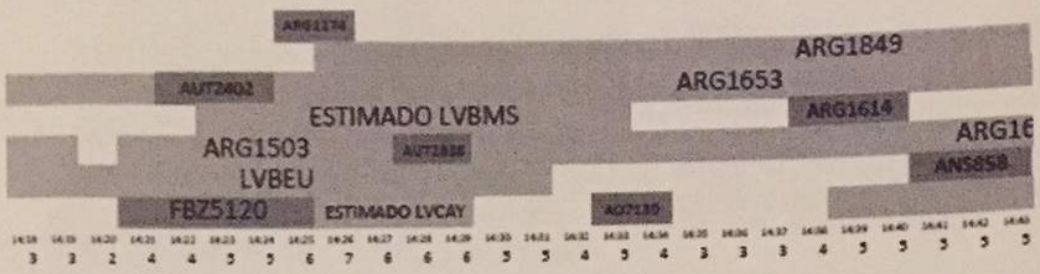
APROXIMANDO	AERÓDROMO	CANTIDAD DE COMUNICACIONES*	DESPEGANDO	AERÓDROMO	CANTIDAD DE COMUNICACIONES*
ARG 1537	AER	18	AUT 2606	AER	2
DSM 7571	AER	3	ARG 1542	AER	7
FLB 5161	AER	3	ARG 1694	PAL	11
AUT 2283	AER	21	FLB 5240	PAL	10
LQBAN	AER	23	AUT 2402	AER	8
LVGQR	FDO	15	FBZ 5120	PAL	11
LVBEU	FDO	41	ARG 1274	AER	11
ARG 1503	AER	23	LVCAY	FDO	11
LVBMS	FDO	31	AUT 2838	AER	7
ARG 1653	AER	39	AV 7180	AER	8
ARG 1849	AER	34	ARG 1614	AER	10
ARG 1643	AER	36	ANS 858	AER	9
DSM 7671	AER	34	LVBAN	AER	17
ANS 555	AER	30	AV 7104	AER	13
AUT 2385	AER	23	DSM 7504	AER	10
LVBOU	FDO	33	DSM 7762	AER	16
LVWIP	FDO	27	FBZ 5230	PAL	8
ARG 1851	AER	8			
		442			**169**

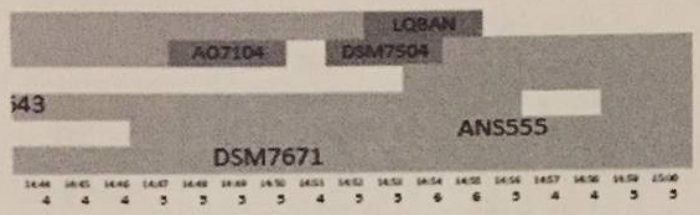
**Incluye emisión/recepción desde la primera comunicación.*

Características:
Cantidad de movimientos: 35
Cantidad de arribos: 18
Cantidad de despegues: 17
Total de comunicaciones: 611. Esto implica 1 comunicación cada 5.9 segundos.

A continuación se detallan la cantidad de comunicaciones en simultáneo en la frecuencia 128.85 Mhz., entre las 1400 y la 1500 UTC:







Características:

- Durante 34 minutos se instruyó entre 4 y 5 aeronaves en simultáneo.
- Durante 29 minutos se instruyó entre 5 y 7 aeronaves en simultáneo.
- Durante 19 minutos se instruyó a 5 aeronaves en simultáneo.
- En ningún momento durante la hora estudiada, la frecuencia principal estuvo libre de comunicaciones.

Al acercarse los resultados a la media estudiada, los resultados muestran la alta carga laboral.

De lo expresado surge de manera inequívoca que entre las 1400 y las 1500 UTC fecha en la que se habrían producido los hechos que se investigan, el servicio de aproximación de aeroparque SUPERÓ el límite de su capacidad.

¿Será por ello que el Informe solo es mencionado pero no considerado por la Instrucción en el Informe del art. 9?
El error grave e inexcusable en el que se incurre proyecta sus efectos sobre las conclusiones a las que arriba la sumariante, el informe FMU EZE que desconozco, como así también el contenido de la denuncia y su posterior ratificación del Gerente Operativo, que optó por culpar y condenar a los controladores de aeroparque ante usuarios externos y la propia autoridad aeronáutica, que no tiene atenuantes para desconocer la responsabilidad en los hechos objeto de investigación, aspecto este en el que se volverá en el presente descargo.

Dicha prueba fue mencionada pero no considerada para la formulación de cargo, no obstante volveré sobre la misma al analizar el móvil discriminatorio de la falsa denuncia efectuada por el Gerente de Área Operativa.

2.- **Departamento Normativa EANA (fs. 87)**. Pierde la instructora la oportunidad

procesal de conocer la normativa que resulta de aplicación.

El Jefe de Departamento Normativa se limita a evacuar lo requerido. Dicho informe no es vinculante porque la AIC A 09/2018 NO APLICA AL AERÓDROMO SAN FERNANDO. Los datos vertidos por el Jefe de Normativa, no prueban de ninguna manera la alteración de la secuencia (orden) de aproximación que venían ordenadas desde el ACC EZE, por cuanto:

- La instructora sumariante solicitó a ese departamento informe cuáles son los tiempos mínimos de aproximación estipulados en la AIC A 09/2018 para el Aeroparque Jorge Newbery, y que se adjunte la publicación. "AIC": Circular de Información Aeronáutica: "**aviso** que contiene información que no requiera la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en las AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo."

- Los trabajadores dependientes de la dependencia Torre de Control Aeroparque efectúan sus tareas aplicando los procedimientos prescritos en la normativa vigente, brindando un servicio **seguro, ordenado y expedito**, y aún más, colaboran permanentemente en mantener y acelerar el movimiento de las aeronaves. Los trabajadores no desconocen los avisos publicados (a través de NOTAM´s, AIC´s, etc.) pues al comienzo de cada turno operativo se cercioran de esta información. Los trabajadores estaban en conocimiento de este "aviso" de la autoridad aeronáutica y en cuanto a los tiempos de trabajo que allí se comunican, aunque referente a dicha AIC, asimismo, siendo un aviso que informa respecto de los arribos en el Aeroparque Jorge Newbery y en el Aeropuerto Ezeiza, no hace ninguna referencia a los aeródromos San Fernando y El Palomar, aeródromos de jurisdicción de la CTR Aeroparque.

  Además, y en referencia al control de afluencia aplicado por la dependencia FMU EZE, teniendo en cuenta que la AIC no implica cuestiones normativas, es impracticable gestionar un control de afluencia que no alcance las supuestas exclusiones descritas en el punto 7.1 de la AIC A 09/2018. Esto se debe a que si las llegadas o salidas de vuelos con esas características se efectúan antes, durante o luego de un orden de aproximación, estos vuelos generan modificaciones necesarias que impactan de forma procedural, a fin de mantener las separaciones establecidas en la normativa, lo que puede extender los tiempos o distancias ya supuestamente planificados por el control de afluencia.

- Respecto a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre el ACC EZE y la Torre de Control Aeroparque vigente a la fecha de los sucesos, no está signada por la autoridad aeronáutica (obsérvese a fs. 108 que falta la firma del representante ANAC). De cualquier manera, a los fines de ilustrar a la instructora sumariante, dicha Carta de Acuerdo estipula que el intervalo de aproximación será de 10 NM o 4 minutos **como mínimo para pista 13 de Aeroparque** (coincidente en cuanto al tiempo y distancia longitudinal con el aviso AIC A 09/2018), pero sin contemplar el

espaciamiento entre dos aeronaves sucesivas a los aeródromos San Fernando y El Palomar.

Por lo expuesto niego categóricamente que el informe del Dto. Normativa pueda contribuir a cimentar la prueba de cargo.

3.- **Informe Departamento ATS** (fs. 109-121)

Evacuado en fecha **1° de noviembre de 2018**, suscripto por Silvana Enríquez. (Sello EANA S.A).

La Jefa del Dto. ATS adjunta en dicha NOTA informe sobre el accionar de la FMU EZE junto con el PDA y el informe Diario Post Operaciones del día 12 de octubre de 2018. Nótese que sólo a fs. 112 existe una firma (nuevamente efectuada por la Sra. Enríquez) pero el resto de la documentación, **carece de firma**.

Esta defensa **impugna expresamente el informe obrante a fs. 110** de las actuaciones. Teniendo en cuenta que el día 12 de octubre de 2018 entendemos que la Sra. Enríquez no se encontraba en la Oficina FMU EZE como responsable del turno operativo, sino que se encontraba en Comodoro Rivadavia, según declara el Sr. Esteban Mendoza (fs. 9), existiendo una incongruencia entre lo presentado con lo que se ha plasmado en dichos informes.
Al vicio en la formalidad (falta de firma) que fundamenta la impugnación, se agrega la falsedad de su contenido, resultando mendaz el título del mismo "**interrupción de la secuencia de aproximación de APP- Aeroparque 12 de octubre de 2018**", como se explicará seguidamente:

Se consigna que la FMU EZE había tomado conocimiento de "***una descoordinación entre la Terminal y la Torre de Control Aeroparque***". Es falso. El informe sin firma ni siquiera consigna cómo tuvo conocimiento y en qué consistía la supuesta "descoordinación entre ambos controles". La falsedad de una afirmación de la que nadie se hace cargo pero que luego será considerada por la instructora en la formulación de cargo, no es una afirmación de la defensa, por el contrario luce acreditada en la prueba adunada en el sumario.

En efecto, véase en las transcripciones obrantes a fs. 212 a 270 donde queda cabalmente acreditado en la transcripción efectuada por la propia Gerencia de Seguridad Operacional, que existieron coordinaciones normales.

En el informe así titulado y sin firma se reconoce expresamente desde la FMU EZE que **los tránsitos sanitarios no tuvieron demora y fueron acortados. Entonces ¿cuál es el incumplimiento reprochado?. Agravia con manifiesta arbitrariedad el derecho de defensa el extremo desinterés de la Instrucción en individualizar las aeronaves sanitarias comprendidas en los hechos investigados. a las que solo se apela por su condición para condimentar la extrema orfandad probatoria.**

Las afirmaciones manifestadas en el informe entran en expresa contradicción con las transcripciones de las comunicaciones aire-tierra entre el el servicio de aproximación Aeroparque y las aeronaves. Esta contradicción no solo no es advertida por la Instrucción en su informe, sino que además de un informe sin firma, selecciona con manifiesta arbitrariedad el contenido del mismo prescindiendo de la afirmación "no tuvieron demoras".

El informe no luce apoyado con las transcripciones de audio obrantes en el expediente que autorice a inferir una interrupción de la secuencia (orden) de aproximación, ratificando lo dicho en el descargo presentado en fecha 19 de octubre de 2018 y que constan a fs. 48 y siguientes.

A fin de colaborar con la instrucción en la acreditación del yerro del informe, téngase presente:

- La aeronave ARG1261 a la que se hace referencia, consta en las transcripciones de voz a partir de fs. 241, en donde Baires Control consulta primero si Aeroparque posee el CPL. Luego, brinda el orden de ingreso diciendo: después del AUT2705 está el ARGENTINA 1261 y el FLYBONDI 5301. A continuación Baires Control informa que está viniendo el LVBXD sanitario con un paciente grave. A continuación, Baires Control solicita achicar el FLYBONDI con los dos AVIANCA para ingresar al sanitario. Aeroparque responde que se le otorgue la prioridad necesaria al tránsito sanitario, y que confirme Baires qué iba a hacer con el resto de los tránsitos. Baires Control informa que "**quiere achicarlos**" porque están equidistantes y a continuación dice: "1261 me lo colgaste, listo, deja yo me arreglo". Es decir, sin tener la posibilidad de observar el video mapa con la situación real, sin tener el espaciamiento observado con el cual ingresaron las aeronaves en ese momento, no puede corroborarse fehacientemente que "hubo una descoordinación" porque supuestamente el ARG1261 hizo un 360°. Ni tampoco puede corroborarse fehacientemente que a partir de esta situación se alteró la secuencia (orden) de aproximación. Además, en el informe consta que el ARG1261 realizó un 360° detrás de otra aeronave que ya había iniciado el procedimiento. ¿Con qué espaciamiento se encontraban ambas aeronaves? Esto debió ser investigado en la etapa previa requiriéndose la prueba obrante en ambos controles. No se hizo porque la investigación estuvo orientada a enmendar la falsa denuncia del Gerente y no, como corresponde, a investigar los hechos donde supuestamente los incumplimientos se habrían verificado.

  ¿Las previsiones de la FMU EZE se mantienen cuando dentro de un orden de aproximación, provienen aeronaves en vuelo sanitario?

- Continúa el informe que luego de ese suceso estaba planificada la llegada de dos tránsitos sanitarios detrás de dos ATR de Avianca. Aquí el hecho de que Baires Control posea dos tránsitos comerciales por delante de dos tránsitos sanitarios, destaca lo siguiente ¿qué asignación de prioridad se estaba brindando a los

tránsitos sanitarios? Seguidamente, el informe dice: "Desde Baires querían asegurarse de que los dos ATR no fueran a incorporarse también en espera sobre VANAR con la finalidad de que los dos tránsitos sanitarios no tuvieran demora". Es decir, Baires Control tenía intención de darles prioridad a los tránsitos sanitarios, pero a merced de que Aeroparque "achique" el espaciamiento de los tránsitos entre sí, y no brindándoles la prioridad correspondiente antes de llegar a la posición VANAR. Achicar ¿implica que Aeroparque vulnere la seguridad de las operaciones vulnerando lo que solicita la empresa y lo que para esta defensa implica vulnerar la normativa vigente?. Siguiendo a fs. 244 la transcripción sobre esta cuestión, Baires Control dice "OK, listo, me podes asegurar la aproximación de los dos AVIANCA así ya al otro lo dejo sin demora"; a lo cual Aeroparque responde: "*Las aproximaciones están aseguradas para todos, pásame al AVIANCA 7180 que ya lo adelanto con proa a SAN FERNANDO al 7101 dejalo con rumbo a VANAR y al BXD (sanitario) directo a SAN FERNANDO*". Y Baires Control dice: "*OK listo*". **Es decir, la situación fue coordinada y solucionada por ambos controles sin inconvenientes**.

- Continúa el informe diciendo "*Desde la FMU EZE se hicieron varios intentos de llamado a la TWR AER, pero fueron infructuosos. La idea era poder coordinar ese caso en particular. No obstante,* ***esos dos tránsitos sanitarios no tuvieron demora y fueron acortados.***" Más allá que no constan en el expediente los intentos de llamado a la TWR AER, ¿cuál es el incumplimiento y la falta de coordinación que se imputa?

  Sra. Instructora, no se puede dar curso a una prueba tan endeble y falsa. ¿A quién se llamó? ¿A qué número de teléfono? Si los tránsitos sanitarios a los que alude fueron acortados y no tuvieron demoras, ¿cuáles fueron los problemas de coordinación?

- La instrucción, la Gerencia de Área Operativa, la Jefa del Departamento ATS y la oficina FMU EZE no pueden individualizar la cantidad de tránsitos sanitarios que tuvo el turno A del servicio de aproximación de Aeroparque del día 12/10/18, aspecto este que será nuevamente abordado en el presente memorial.

- No hay prueba alguna en las actuaciones que permita tener por cierta lo que afirma (supuestamente) la FMU EZE, NEGANDO nuevamente que estas llamadas hayan existido. No se consignan los teléfonos a los cuales se llamó.

- El informe continúa: "*Previo a la interrupción, en el ACC EZE, los Sectores CTA I (Norte), CTA II (Sur) y TMA Baires estuvieron secuenciando a las aeronaves con destino a SABE, SADP y SADF.*" Se desconoce a qué interrupción se hace referencia y cómo se acredita la misma. Se desconoce que haya mediado interrupción alguna. Respecto de que los controles nombrados estuvieron secuenciando a las aeronaves: ¿a qué orden se hace referencia? ¿Qué significa dicha frase? Los controladores de los sectores nombrados, ¿no ordenan a las aeronaves a diario? ¿Por qué se destaca este hecho, siendo una práctica normal y

habitual? Evidentemente hay una intencionalidad manifiesta de inflamar el relato de los hechos con ánimo incriminatorio.

- El informe continúa diciendo: "*Siendo las 1415 UTC se interrumpió la secuencia de aproximaciones hacia VANAR debido a ciertas descoordinaciones entre la TWR AER y el TMA Baires con respecto a la distancia entre dos tránsitos con destino a SADF y/o entre uno a SADF y otro a SABE. La TWR AER decide poner en espera al LVBEU (**el segundo de dos tránsitos con destino a SADF**), el cual era sanitario, lo que motivó a que desde el TMA se comenzaran a dar Horas Previstas de Aproximación.*" Cabe reiterar, NUNCA se interrumpió la secuencia (orden) de aproximación, por cuanto todas las aeronaves mantuvieron el orden de aproximación impuesto por Baires Control. Con respecto a la distancia entre dos tránsitos con destino a SADF, Baires Control estaba en conocimiento (manifestado en varias oportunidades como resulta visible a partir de las transcripciones de la frecuencia de coordinación a fs. 240-270) de que la pista en uso en San Fernando era la pista 05, y las aeronaves estaban efectuando el procedimiento IAC N° 1 para pista 23 con circulación visual pista 05. Baires Control debía conocer cuál es el espaciamiento necesario para que dos aeronaves sucesivas a ese aeródromo efectúen los procedimientos en forma completa. Respecto de un tránsito a SADF y otro a SABE, el Gerente Operativo y la Instrucción deben saber –porque se trata de una práctica diaria- que el servicio de aproximación Aeroparque no debe efectuar aproximaciones múltiples a dos o más aeródromos diferentes y al mismo tiempo. Además, el controlador actuante del servicio de aproximación Aeroparque decidió –por una cuestión de espaciamiento entre aeronaves- incorporar en un patrón de espera al LV-BEU, **siendo turno número dos, para generar espaciamiento respecto del tránsito precedente con destino al mismo Aeródromo –San Fernando- tal cual como se manifiesta en el informe (que de las dos aeronaves en cuestión, la SEGUNDA era tránsito sanitario)**. Finalmente, que el Terminal Baires brinde Horas Previstas de Aproximación no importa incumplimiento laboral alguno.

- Continúa el informe diciendo que "*...las esperas se continuaron por aproximadamente noventa minutos sobre VANAR y sobre los puntos de ingreso al TMA Baires.*" De público conocimiento y estudio por parte de la empresa es que, a diario, dentro de la CTR Aeroparque, debido a la densidad de tránsito en el Área Terminal, existen **esperas** sobre la posición VANAR –considerando que un solo controlador de aproximación instruye a aeronaves que operan en cuatro aeródromos diferentes y que, casualmente, la mayor parte de los procedimientos se inician desde la misma posición-. **Las esperas sobre los puntos de ingreso al TMA Baires, no son potestad del control de Aeroparque**.

¿Cómo es posible que en las instancias intervinientes no se haya advertido esta circunstancia?

En el análisis de este punto del informe se destaca que las esperas sobre posición VANAR, no constituyen necesariamente demoras, considerando la

necesidad de generar el espaciamiento entre aeronaves, constituyendo espaciamiento (con esperas como única herramienta disponible ese día, por parte del servicio de aproximación Aeroparque) no así demoras.

- Continúa el informe manifestando: "*Desde la FMU EZE se logró que la capacidad máxima declarada del TMA Baires no se viera superada por la demanda durante esas horas de la mañana. Cabe destacar también que las dependencias de las FIR´s adyacentes cumplieron con las medidas ATFM que se habían implementado para ese día.*" Esta defensa desconoce cuál es la capacidad máxima declarada de la TMA Baires, como tampoco los datos consignados luego como estadísticas permiten concluir que dicha capacidad máxima no haya sido vulnerada. En efecto dichas estadísticas no reflejan la capacidad de la terminal en simultáneo sino la cantidad por hora. Prima facie del video mapa recortado que luego será analizado, esta defensa está en condiciones de afirmar que al momento de los hechos la TMA Baires tenía más de 8 aeronaves en simultáneo. Esto significa que había superado el límite de su capacidad.

- Continúa el informe diciendo: "*Desde esta dependencia entendemos que durante el período en cuestión estuvieron dadas las condiciones necesarias para poder mantener el secuenciamiento de aeronaves ya que no hubo factores que disminuyeran la capacidad del TMA tales como meteorología significativa adversa, interferencias o ruidos en las frecuencias del TMA.*" Reitero impugnación sobre este punto.

  - Volviendo al informe del Dto. ATS, el mismo continúa con diversa información como ser: cuadro sobre la cantidad de movimientos TMA BAIRES del día 12 de octubre de 2018, sin ser especialistas en el tema, se observa que existe gran cantidad de movimientos (**con picos por encima de la media prevista,** observados a simple vista).

  - A fs. 112, se muestra la captura de pantalla del libro de novedades digital FMU EZE del día 12 de octubre de 2018. Dicho cuadro está firmado por la Jefa del Dpto ATS y no por el responsable de la dependencia de ese día, como lo manifiesta en el cuadro, Leonardo Costa. Asimismo, el cuadro posee incongruencias, ya que al principio data del día 12 de octubre de 2018, pero su contenido posee novedades con diferentes fechas: 10 de octubre, 12 de octubre, 14 de octubre y 15 de octubre. Respecto de lo que se manifiesta en fecha 12 de octubre que a las 1400 UTC comienzan esperas sobre posición VANAR, que finalizan a las 1630 UTC. **Este último horario echa por tierra lo manifestado a fojas 558 respecto a que luego del relevo de los dependientes, se normalizaron las secuencias e interrupciones. Evidentemente, las esperas –según la FMU EZE- continuaron hasta las 1630 UTC.** Hechos estos, además, que no se pueden corroborar, ya que no existe prueba que avale que lo que estaba "anormal" se "normalizó" con el cambio de controladores aéreos, porque no hay prueba de ello. Si se contrastan los cuadros a fs. 111, se observa claramente que el **tránsito se incrementó en**

el horario de las 1400 UTC y disminuye a partir de las 1600 UTC.

¿NO SERÁ ESTE EL MOTIVO DE LA FINALIZACIÓN DE LAS SUPUESTAS DEMORAS Y NO EL RELEVO DE LOS CONTROLADORES DE AEROPARQUE?

- A partir de fs. 113 a 121, la información brindada por el Dto. ATS constituye información significativa a los fines operativos, aunque irrelevante a los fines de los hechos que nos ocupan.

- Respecto a las medidas de mitigación impuestas por la FMU EZE, se destaca lo siguiente: a fs. 116 se plasman las "*Medidas ATFM recomendadas*", que coinciden con las "*Medidas de Control de Afluencia aplicadas*" a fs. 120. Y se agrega a fs. 116 vta. las "*Medidas ATFM externas que afectan a la FIR EZE*". De lo expresado no surge que el servicio de aproximación de aeroparque no haya observado dichas medidas, sino lo contrario.

4.- INFORMATIVA DIRECCIÓN PROVINCIAL AERONÁUTICA TUCUMÁN.
Se cursa por mail en fecha **30/10/18**. Se evacúa el informe en fecha **21/11/18** donde se informa que el piloto no se encuentra en Tucumán.

A la fecha del descargo y contrariando todo lo denunciado **NO EXISTE NINGUNA DENUNCIA DE UN PILOTO AERONAVE LV-BEU**.

Afirma la Instrucción a fs. 558 vta. "*A todo evento, se deja constancia que, en atención a la identificación del vuelo sanitario que fuera instruido a efectuar una espera sobre el fijo de aproximación (ver fs. 216 –in fine-) transcripción del audio frecuencia entre el LV-BEU y AER APP –hora 14:17:43-, se efectuó un requerimiento a la Dirección de Aeronáutica de la Gobernación de Tucumán, a los fines de solicitar un informe del piloto de la aeronave LV BEU respecto de los sucesos relatados, ocurridos en fecha 12.10.2018,* ***sin haber recibido la debida respuesta del comandante de la aeronave hasta la fecha****, a pesar de haber acusado recibo la Dirección Provincial de Aeronáutica Tucumán conforme luce a fs. 138.*"

Prueba que se refuta ya que el piloto del LVBEU no manifestó ni por frecuencia ni posteriormente exposición alguna respecto de la operación efectuada el 12 de octubre de 2018.

Esta defensa observa y objeta el medio de prueba elegido.

5.- Evacuación del informe de la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad (fs. 139-157) **<u>Fechado 21 de noviembre de 2018</u>. PRUEBA ESENCIAL, se reconoce expresamente dicha documental.**

La Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad envía a la instrucción las fajas de

progreso de vuelo que corresponden a los horarios: desde las **0900 UTC hasta las 1556 UTC**. Se destaca que del análisis de las fajas de progreso de vuelo por sí solas, y solo para ilustrar a la instructora sumariante, si por ellas mismas se detectara que han existido demoras injustificadas, o alteraciones en la secuencia (orden) de aproximación, al menos, indicamos a continuación las horas de aterrizaje efectivamente indicadas a cada aeronave entre las 1300 y las 1600 UTC, a los fines de identificar posibles supuestas demoras entre aeronaves:

ARRIBOS			DESPEGUES		
AERONAVE	**DESTINO**	**HORA DE ATERRIZAJE**	**AERONAVE**	**ORIGEN**	**HORA DE DESPEGUE**
			AUT2002	AER	1308
FBZ5001	PAL	1313	AUT2830	AER	1313
			LVBOU	FDO	1315
			ARG1454	AER	1318
			LVCTK	AER	1321
AUT2705	AER	1322			
FBZ5301	PAL	1327			
ARG1261	AER	1328			
AV7180	AER	1333			
			ARG1666	AER	1334
AV7101	AER	1336			
LVBXD	AER	1340			

ARRIBOS			DESPEGUES		
AERONAVE	DESTINO	HORA DE ATERRIZAJE	AERONAVE	ORIGEN	HORA DE DESPEGUE
AUT2603	AER	1343			
			LVCEN	FDO	1344
			LAN440	AER	1345
DSM7641	AER	1347			
			ARG1834	AER	1349
ARG1511	AER	1352			
			ARG1266	AER	1354
			AUT2662	AER	1357
LVCAY	FDO	1358			
			AUT2606	AER	1400
FBZ5161	PAL	1404			
DSM7571	AER	1405			
			ARG1542	AER	1407
			FBZ5240	PAL	1411
ARG1537	AER	1412			

ARRIBOS			DESPEGUES		
AERONAVE	DESTINO	HORA DE ATERRIZAJE	AERONAVE	ORIGEN	HORA DE DESPEGUE
			ARG1694	AER	1413
AUT2283	AER	1415			
LQBAN	AER	1419			
LVGQR	FDO	1421	FBZ5120	PAL	1421
			AUT2402	AER	1422
LVBEU	FDO	1425	ARG1274	AER	1425
			LVCAY	FDO	1426
			AUT2838	AER	1428
LVBMS	FDO	1430	AO7180	AER	1430
			ARG1614	AER	1431
ARG1503	AER	1437			
			ANS858	AER	1441
ARG1653	AER	1447			
			AO7104	AER	1448
ARG1849	AER	1452	DSM7504	AER	1452

ARRIBOS			DESPEGUES		
AERONAVE	DESTINO	HORA DE ATERRIZAJE	AERONAVE	ORIGEN	HORA DE DESPEGUE
			LQBAN	AER	1453
ARG1643	AER	1456			
DSM7671	AER	1501			
			DSM7762	AER	1503
ANS555	AER	1505	FBZ5230	PAL	1505
AUT2385	AER	1508	AUT2644	AER	1508
LVWIP	AER	1510			
			DSM7610	AER	1512
			ARG1730	AER	1515
LVBOU	FDO	1516			
			ARG1862	AER	1521
ARG1851	AER	1524			
DSM7603	AER	1527			
			ARG1754	AER	1528
ARG1879	AER	1531			

ARRIBOS			DESPEGUES		
AERONAVE	DESTINO	HORA DE ATERRIZAJE	AERONAVE	ORIGEN	HORA DE DESPEGUE
			LVBXD	AER	1533
			LVCTR	FDO	1534
N141DN	FDO	1535			
			AUT2630	AER	1538
AUT2751	AER	1540			
			DSM7552	AER	1541
ARG1757	AER	1545			
			ARG1734	AER	1549
ANS890	AER	1550			
DSM7551	AER	1553	LVBEU	FDO	1553
			AUT2716	AER	1556
DSM7743		---			
ARG1241		---			

A partir del cuadro confeccionado con información obrante en autos, del registro de la propia empleadora y de indubitada idoneidad a los fines de los hechos que se investigan si se observan los horarios detalladamente, surge con certeza la **inexistencia de demoras injustificadas como así también la inexistencia de interrupción de la secuencia de aproximación.**

6.- A fs. 158. Obra la reiteración del pedido de informe al Jefe del Departamento de Meteorología, otorgándosele nuevo plazo de diez días con posibilidad de prórroga.

7.- A fs. 159-162 **RATIFICACIÓN AMPLIACIÓN DE LA DENUNCIA DEL GERENTE OPERATIVO EANA. FECHADO EL 7 DE NOVIEMBRE DE 2018**

Se advierte que el agredo de la documentación y su respectiva fecha NO COINCIDE, no resultando correlativa temporalmente lo que también lesiona el derecho de defensa y debido proceso atento al exagerado e infundado plazo que llevó el "secreto de sumario".

Reitero otro vicio en el procedimiento por cuanto la ratificación de la denuncia, según los términos del reglamento era la primera diligencia que debió ser cumplida por la instrucción. Véase que la prueba es producida y sustanciada previamente al 7/11/18.
Afirma que el Departamento ATS a su cargo analizó los hechos acontecidos el día 12/10/18 en el servicio de control de aproximación y aeródromo turno A de la torre de control de Aeroparque. Afirma haber analizado los informes audios, videos y fajas de progreso de vuelo. Concluyendo que:

a) *El servicio de control de aproximación de Aeroparque provocó una alteración e interrupción de la secuencia de aproximación, basada en distancia (10 NM de separación longitudinal, según AIC A09/2018), sin considerar las medidas de mitigación publicadas e implementadas por la FMU Ezeiza tendientes a evitar la saturación del espacio aéreo de la TMA Baires y garantizar una secuencia de aproximación ordenada para los aeropuertos de su jurisdicción.*

Respecto de las consideraciones vertidas en a) se expresa:

- ¿Qué medidas de mitigación publicadas e implementadas por la FMU EZE no consideró el servicio de control de aproximación de aeroparque? Como puede dársele curso a la denuncia ante este déficit extremo de la acusación? Se insiste, en el informe analizado precedentemente no surgen medidas específicas publicadas que los trabajadores sumariados no hayan observado. Nótese a fs. 11 "Libro de Novedades Operativas de la Torre de Control Aeroparque" que se incluyeron las medidas de mitigación publicadas e implementadas por la FMU EZE, medidas que se respetaron y cumplimentaron mientras el personal sumariado se encontraba en la Torre de Control (hasta el momento en que fue relevado).

- El Gerente Operativo y la Instrucción desconocen la propia AIC A09/2018, como así también el tipo de servicio de aproximación que brinda Aeroparque: Control de aproximación por procedimientos totalmente distinto a Servicio Radar. Agrego que la acusación de la Gerencia hasta contradice lo informado a fs. 87 por el Jefe del Departamento Normativa: intervalos de aproximación

para Aeroparque Jorge Newbery: **10 NM/ <u>4 minutos como mínimo.</u>**

- Subrayo que el gerente NO ACREDITA la secuencia dada por Baires Control, conforme normativas y procedimientos que resultan de aplicación. Condición ésta absolutamente necesaria para imputarle al servicio de aproximación de aeroparque que esa secuencia haya sido alterada/modificada por dicho servicio.

  - Resulta controvertido y sesgado la existencia de una secuencia de aproximación basada exclusivamente en distancia 10 NM de separación longitudinal, ya que en la reglamentación vigente no se hace referencia a este tipo de aproximación para todos los aeropuertos comprendidos en el CTR de Aeroparque. Como lo hemos manifestado en los descargos de fecha 19 de octubre de 2018, dichos que ratificamos, la secuencia (orden) de aproximación no se alteró ni interrumpió en ningún momento, por cuanto el orden de aproximación se mantuvo exacto como fue entregado por Baires Control. Prueba de la no interrupción también son: las transcripciones de voz, el video mapa, las fajas de progreso de vuelo, y el trabajo realizado por esta defensa respecto a los horarios de aterrizaje de todas las aeronaves que están en discusión, en las cuales se corroboran los tiempos de despegues y arribos de todas las aeronaves, pudiendo verificar la instructora sumariante estos hechos.

  - Respecto a no considerar las medidas de mitigación publicadas e implementadas por la FMU Ezeiza tendientes a evitar la saturación del espacio aéreo de la TMA Baires y garantizar una secuencia de aproximación ordenada para los aeropuertos de su jurisdicción, el denunciante no individualiza ni menciona ninguna medida que no hubiere observado el servicio de aproximación de aeroparque. Por ende la invocación de este extremo en el informe del art. 9, resulta arbitrario y malicioso.

    La normativa internacional refiere que cuando haya que aplicar medidas para controlar la afluencia de tránsito aéreo en forma de demoras, el ATC debería aplicarlas de ser posible a las aeronaves en tierra y no a las que estén en vuelo. Cuando la aplicación de tales medidas restrictivas de demoras a las aeronaves en vuelo se hace inevitable, debería informarse tan pronto como sea posible a los vuelos en cuestión. Cuando sea necesario imponer esperas en ruta, las aeronaves en cuestión deberían mantenerse tan cerca como sea posible del punto de ingreso a la zona que dio origen a las restricciones.

    Sin embargo, las medidas de control de afluencia impuestas por la FMU EZE no pueden ser esgrimidas, cuando se presenta de una gran cantidad de aeronaves con **asignación de prioridad**, las cuales se encuentran exentas de su aplicación, como ocurriera en el turno A de fecha 12/10/18.

La secuencia (orden) de aproximación estuvo garantizada en todo momento, y el ordenamiento que mantuvo Baires Control, fue mantenido también por el servicio de aproximación Aeroparque y para los aeropuertos de su jurisdicción. Las medidas de mitigación impuestas por la oficina FMU EZE fueron mantenidas, como consta en el Libro de Novedades Operativas de la dependencia Torre de Control y se puede corroborar con el análisis de las horas de despegue/aterrizaje de cada aeronave.

b) Afirma Mendoza: *"No se verificaron causas técnicas u operativas susceptibles de justificar la modificación/alteración de las secuencia de aproximación. En concordancia con ello, se advierte que el control de aproximación Aeroparque instruyó sin causa ni justificación a realizar un patrón de espera sobre el fijo de aproximación (VANAR) al vuelo MEDEVAC LV-BEU (fs. 216 in fine), que contaba con prioridad de operación siendo precedido por el vuelo LV-GQR, con el mismo destino, separado longitudinalmente según el AIC referido y separado verticalmente con 2500 pies de altitud (FT). Adjunta, asimismo, el video donde se observa que el control Baires realizó una secuencia de aproximación para la APP Aeroparque según lo acordado y en cumplimiento de la normativa y procedimientos de operación (**secuencia de aproximación de 10 NM entre aeronaves**) pudiendo observarse también la asignación de prioridad para los vuelos sanitarios (MEDEVAC) y la asignación de vectores para el ordenamiento de las secuencias."*

El presente ítem reitera lo dicho precedentemente, con fundamento en lo establecido en la reglamentación vigente, respecto a que no se alteró ni modificó la secuencia (orden) de aproximación impuesta por Baires Control. Los controladores aéreos tenemos la potestad, en el espacio aéreo de jurisdicción, de generar el espaciamiento necesario para otorgar seguridad a las operaciones, respecto de las condiciones reinantes al momento de brindar una instrucción al piloto. Si el servicio de control de aproximación considera que el espaciamiento brindado no aplica a los prescritos en la normativa, como en este caso se evidencia claramente en el video mapa presentado en el expediente, considerando las condiciones meteorológicas de *ese momento y habiéndose coordinado previamente la situación respecto del procedimiento en uso en el aeródromo San Fernando, el controlador actuante puede generar el espaciamiento que considere a los fines de brindar seguridad a todas las aeronaves y utilizando la única herramienta disponible que posee para generar espaciamiento entre aeronaves.

Respecto de la asignación de prioridad que debe brindárseles a las aeronaves con estas características, se desconoce el motivo por el cual Baires Control no le otorgó esa prioridad, **dándole turno 2** para la aproximación hacia San Fernando por detrás de otra aeronave sin prioridad de operación con destino al mismo aeródromo (**reconocido este hecho a fs. 110 por la Jefa del Dto ATS**). Justamente, a los fines de no alterar la secuencia (orden) de

aproximación, el controlador actuante optó por generar el espaciamiento necesario, el mismo que Baires Control no pudo generar: iniciar un patrón de espera sobre el fijo de procedimiento (VANAR) no necesariamente implica demorar a la aeronave.

Si se encuadra el secuenciamiento en análisis exclusivamente en las 10 MN que **como mínimo** en una métrica consigna el AIC A09/2018, sin considerar el destino de las dos aeronaves (ad. San Fernando), y prescindiéndose de la coordinación previa y al inicio del turno entre ambos controles, jamás podrán esclarecerse los hechos investigados, sin perjuicio de la lesión enorme al derecho de defensa. Lo expresado sin merma de denunciar el daño grave a la seguridad de las operaciones ante la discrepancia manifiesta en los procedimientos que resultan de aplicación, que pone en evidencia el presente sumario y que será abordado en los párrafos que se siguen.

Agravia a la defensa que se utilicen como sinónimos "espera y demora", y que sin causa ni fundamento alguno en las conclusiones art. 9 se impute al servicio de aproximación la generación de "demoras". Conceptos de espera y demora. Para el DOCUMENTO OACI 4444 el concepto de "Procedimiento de espera" implica una "maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado mientras espera una autorización posterior."

Así, las maniobras de espera no necesariamente implican demoras, debido a que existen muchas causales para que las aeronaves efectúen procedimientos de espera (enumeración no taxativa):

- Permiso de tránsito.
- Autorización de seguir adelante.
- Ordenamiento de tránsito.
- Disposición de los procedimientos de ingreso a un aeródromo.
- Meteorología.
- Configuración de la aeronave.
- Infraestructura del aeródromo.
- Disponibilidad del Área de Movimiento.
- Horario de apertura/cierre de Aeródromo.
- Espaciamiento entre aeronaves.
- Consumo o arroje de combustible.
- Falla de comunicaciones.

Respecto al concepto "DEMORAS", la reglamentación vigente prevé el caso de demoras que puedan ocurrir antes de la salida de un vuelo, respecto al orden de salida, y respecto a las aproximaciones/llegadas. En este último caso, es real que las demoras pueden ocurrir debido a que los procedimientos de espera se extienden, aunque se destacan más de un motivo o causa por las cuales se generan:

- Cuando la demanda de tránsito puede exceder regularmente la capacidad del ATC.
- Cuando resulta evidente que el pronóstico de demanda de tránsito excederá de los valores de la capacidad.
- Cuando transcurrido el tiempo de espera autorizado, se han extendido por 10 minutos o más, debiendo aplicarse horas previstas de aproximación.
- Cuando existe una modificación en la planificación original del vuelo, producida por desvíos, esperas o desvíos + esperas.

Así, en lo que al servicio de aproximación Aeroparque se refiere, no se identifican demoras referentes a las nombradas (información resultante del análisis de las transcripciones de voz, video mapa y fajas de progreso de vuelo). Si Baires Control debió brindar horas previstas de aproximación, habrá tenido sus razones en base a su planificación, ya que se trata de otro Control en el cual no nos inmiscuimos. Si las empresas aéreas consideraron que tuvieron "demoras" por parte del control de tránsito aéreo de Aeroparque, en el expediente no consta. Finalmente, si el LV-BEU consideró que obtuvo "demoras" no consta en el expediente este hecho.

La instructora sumariante hace referencia a que la aeronave MEDEVAC LV-BEU se encontraba "precedida" por el vuelo LV-GQR (reconoce el hecho de una aeronave MEDEVAC turno número 2), porque este hecho está evidenciado en muchas partes del expediente. Si hay dos aeronaves con destino final el mismo Aeródromo, y la segunda posee prioridad de operación (sanitario): ¿cuál es el cuestionamiento que se le reprocha al servicio de control de Aeroparque, cuando ese ordenamiento lo otorgó otro control? ¿**La instructora sumariante no se preguntó cuál es la normativa que establece los tiempos de espaciamiento entre dos aeronaves al mismo destino**?

En el video mapa (recortado) obrante en el expte. sumarial **no se observa la asignación de prioridad para los vuelos sanitarios, como así también se desconoce la asignación de vectores para el ordenamiento de las secuencias brindado por Baires Control**. Así como del video mapa no surgen los hechos que señala (sentencia) el señor Gerente Operativo, sus manifestaciones en este punto son diametralmente opuestas a los que surge de la transcripción de los audios que efectuare la Gerencia de Seguridad Operacional.

c) *En el segundo párrafo de fs. 160 afirma: "Si bien de la escucha de los de audios, no surge interrupción de las comunicaciones entre ambas dependencias (ACC EZE y APP AER) si se advierte un marcado desentendimiento y tensión entre ambos controles, generados por la falta de información y coordinación por parte de Aeroparque en lo que respecta a respetar y asegurar las secuencias y ordenamiento de las aproximaciones y en particular a la operatoria de varios vuelos sanitarios que se encontraban en curso y habían sido intercalados con*

prioridad de operación, llevando uno de ellos un pasajero enfermo como condición grave. También se advierte que en varias oportunidades, desde el ACC EZE, se solicitó que "no cuelguen los aviones" al control de aproximación de Aeroparque, y que mantengan las secuencias que venían armadas desde Baires."

Esta afirmación coincide con lo manifestado por la instrucción, donde se transcriben dichas afirmaciones, haciendo la instructora suya dicha conclusión (fs. 559).

Lo expresado en este párrafo es en su totalidad FALSO y MALICIOSO. Así queda demostrado:

- Que resulta evidente un "**marcado desentendimiento y tensión entre ambos controles**", es una expresión SUBJETIVA digna de un analista del lenguaje que lo identifique. ¿Sobre qué supuestos fácticos concretos (que pudieron individualizarse en pasajes de las comunicaciones que se dicen analizadas) se apoya esta acusación? ¿Advierte la Instructora la dificultad de la defensa respecto de la formulación de un cargo que carece del más mínimo fundamento?
- Respecto a los **vuelos sanitarios** que se encontraban en curso y habían sido intercalados con prioridad de operación, detallamos a continuación, lo que surge de la transcripción de voz y de las fajas de progreso de vuelo aportadas a la causa, respecto de los mismos:

AERONAVE	HORARIO	OBSERVACIONES
LV-BOU	13:05:12	Ingreso sin demora
AUT2603	13:07:48	Ingreso sin demora
LV-BXD	13:11:49	Paciente grave. Ingreso sin demora
LV-BEU	13:57:39	APP AER manifiesta la condición (Baires no sabía). Ingreso con turno 2 sin demora.
LQ-BAN	14:05:58	Ingreso con turno 2 sin demora.
LQ-BAN	14:39:24	Salida sin demora.
LV-BXD	15:24:54	Salida sin demora.

De siete vuelos con prioridad de operación observados de la transcripciones de voz a fs. 212-270 que operaron durante el turno operativo en cuestión (hasta el momento del intempestivo relevo), ninguno de los tránsitos nombrados ingresó con demora alguna. En **dos oportunidades, dos tránsitos sanitarios ingresan con turno número dos, otorgado por Baires Control**.

Téngase en cuenta que si se intercalan tránsitos con asignación de prioridad otorgada, automáticamente se interrumpen las medidas de mitigación impuestas por la FMU EZE. Esto deriva en que el ordenamiento que otorgue Baires Control y sus respectivas horas, puede ser modificado –hecho que no tiene nada que ver con el servicio de aproximación de Aeroparque- Si los vuelos sanitarios fueron "intercalados con prioridad de operación" como dice el párrafo, ¿cómo se identifica que el resto de los vuelos no sufrieron desvíos o esperas en otros puntos que les generen demoras?

- A fs. 243 Baires Control manifiesta: "*13:19:47: Lo único que te pido es que los aceptes con 10 millas y que no los cuelgues a los tres que están adelante nada más.*" Lamentablemente, no se puede corroborar la respuesta de APP AER, ya que, a continuación existen comunicaciones desconocidas que, evidentemente, se superponen por sobre la respuesta de Aeroparque. Pero, dos minutos después APP AER dice: "13:21:22: *Las aproximaciones están aseguradas para todos, pásame al AVIANCA 7180 que ya lo adelanto con proa a SAN FERNANDO al 7101 déjalo con rumbo a VANAR y al BXD directo a SAN FERNANDO." (fs. 244).*

Esto ¿no es coordinar?

- Si la prueba que consta en el expediente es analizada con una pre intencionalidad, difícilmente pueda conocerse la verdad de los hechos. Haciendo referencia al tránsito sanitario con un paciente en grave estado (LV-BXD) en tres oportunidades **Aeroparque insistió en darle la prioridad correspondiente y, evidentemente, así ha ocurrido.**

Por lo analizado, el párrafo pone en evidencia la arbitrariedad del relato de los hechos que practica el Gerente Operativo, a partir de la apelación a un tecnicismo bonnus iure que construye sobre premisas falsas a la luz de la prueba obrante y que él mismo acompaña.

Lesiona la buena fe en materia laboral que el Gerente Operativo afirme que en reiteradas oportunidades el ACC Ezeiza solicitó: "**no cuelguen los aviones**". Una frase semejante sólo se advierte en una transcripción, y ut supra se ha consignado de qué vuelos se trataron, su contexto y del desacierto de la afirmación de Baires Control.

d) Fs. 161 denuncia Mendoza: *"Tampoco existieron motivos válidos para modificar los parámetros de operación estipulados en el AIC A09/2018 que establece la modalidad de operación y métricas para el intervalo de aproximación para el servicio de aproximación de aeroparque, los que fueron modificados arbitrariamente, según surge asentado en el libro de novedades y de las coordinaciones orales realizadas con el ACC".*

Respecto a este punto:

- La coordinación entre ambos controles fue realizada conforme los parámetros y fundamentos de la circular que indica el Gerente (véase informes de supervisores ACC y de CTA de la dependencia presentes en dicho turno).
- Los CTA sumariados no dictaron la circular ni son responsables de que la misma SOLO contemple un aeropuerto dentro de los 4 aeródromos de jurisdicción de la CTR Aeroparque, quien tiene a su cargo el servicio de aproximación de SABE, SADF, SADP y SADO.
- Tampoco son responsables de las condiciones climáticas/operativas reinantes en cada uno de los AD de su jurisdicción. Para expresarlo en términos vulgares, si bien el dia de los hechos la meteorología no era adversa, tampoco era óptima, es decir, CAVOK. El servicio de aproximación de aeroparque no puede controlar ni administrar el techo de nubes de los ad. bajo su jurisdicción (nítidamente acreditado con los inf. METAR obrantes en autos, que arbitrariamente no han sido considerados), extremo este influye en la visibilidad de pista y el tipo y duración de procedimientos que resultan de aplicación.

e) Adhiriendo a la ratificación de la denuncia de fecha 7/11/18 sin prueba alguna que avale afirma la Instructora: *"A fs 161 el Gerente Operativo ratifica los sucesos relatados y destacando la ausencia de factores técnicos, operativos y/o meteorológicos válidos, susceptibles que justificar fehacientemente la alteración de la secuencia de aproximación, que* ***venía perfectamente ordenada desde el ACC Baires****. Tampoco puede explicarse el motivo de la espera ordenada desde el control de aproximación AER al vuelo sanitario LV-BEU, que además trasladaba un paciente en grave condición (extremo corroborado por el audio de la frecuencia) destacando que el LV-BEU se encontraba con prioridad de operación y sin tránsito que lo restringiera".*

Respecto a este punto la defensa sostiene:

- No hay una sola prueba colectada en autos que sostenga la acusación relativa a que la secuencia venía "**perfectamente ordenada desde el ACC Baires"**, lo que autoriza a demandar la nulidad de la acusación. Además, ¿por qué motivo aeronaves con asignación de prioridad poseen turno dos para el arribo?
- Es falso que la aeronave LV-.BEU no tuviera tránsito que lo restringiera.
  El motivo del procedimiento de espera aplicado a la aeronave LV-BEU fue explicado en el descargo de fecha 19/10/18 no considerado en el Informe, y al que me remito en honor a la brevedad.
- Los procedimientos de espera no necesariamente implican demoras.
- No consta en ninguna parte del expediente que la aeronave LV-BEU trasladaba un paciente en grave condición (NO se corrobora en la frecuencia operativa). Es probable que la instructora sumariante –como lo hace el Gerente Operativo- haya confundido este vuelo con el LV-BXD, por la cual se manifiesta la condición de un paciente grave a partir de las grabaciones de voz.

- **La aeronave LV-BEU ingresó con turno número dos a la posición VANAR (fijo de procedimiento) para efectuar el procedimiento N° 1 para pista 23 con circulación visual a pista 05 (pista en uso). El tránsito que lo restringía era el LV-GQR. Se comprueba a fs. 110, 559 y a partir de lo analizado del video mapa, transcripciones de voz y fajas de progreso de vuelo.**

El párrafo en análisis, de extrema falsedad, solo parece orientado a adulterar el relato de los hechos ante la inexistencia manifiesta de conducta alguna reprochable al servicio de aproximación de aeroparque.

A pesar de no haber existido demoras injustificadas y ya que el denunciante trae el tema, esta defensa quiere dejar plasmados los reiterados eventos relacionados con cuestiones técnicas y operativas que, desde al menos el año 2016, el personal de la dependencia Torre de Control viene denunciando:

Cuestiones técnicas: respecto de la situación acusatoria, a partir de las transcripciones de voz del día 12 de octubre de 2018, sobre todo de la frecuencia de coordinación, se puede observar claramente varios hechos susceptibles de ser determinados como "cuestiones técnicas" que evidentemente no cumplen con los requisitos de fiabilidad, integridad y confiabilidad del equipamiento.

Se detallan eventos puntuales obrantes en autos:

1) Pérdida de etiquetas de la presentación radar.

14:46:18: BAIRES: ¿Te hago una consulta, y el LANAR7671 en dónde está?
14:46:21: AER: Se salió la etiqueta, no sé, está sobre VANAR eh.
14:46:27: BAIRES: Aparecieron 2 con 70 y nos asustamos.
14:46:31: AER: No sé, yo no tengo, la altitud report del 1643 y me desapareció el 7671, ahí está, a ver.
14:46:59: BAIRES: Ahí está, ¿están todos vivos?
14:47:01: AER: Parece que si che, por lo menos están todos en la pantalla...

2) Intermitencia en las comunicaciones.

15:02:52: AER: BAIRES PARQUE, necesito libre ascenso para el FLYBONDI, ¿podrá?
15:03:08: AER: ¿Podrá ir libre ascenso el FLYBONDI?
15:03:14: BAIRES: .....el FLYBONDI libre ascenso si dale.
15:03:19: AER: No te copié nada.
15:03:21: BAIRES: El bondi 5230 ¿me dijiste? Si dale libre, ascenso.

15:10:01: AER: LANAR7603 hora prevista, 1520.
15:10:24: AER: ¿Copiaste?
15:10:34: BAIRES: ¿Qué me dijiste?

15:10:37: AER: LANAR7603 hora prevista 1520.
15:10:53: BAIRES: Copiado, 1520.

15:11:31: AER: Tenes 80 libre del LANAR7603, 80 libre del 7603.
15:11:44: BAIRES: ¿Cuánto tengo libre me dijiste?
15:11:47: AER: 80... 080.

15:13:07: AER: November cuánto?
15:13:19: BAIRES: 141 DN NOVEMBER.
15:13:22: AER: No salís nada, todo cortado.

3) Fallas técnicas en los sistemas automatizados.

13:30:50: AER: Buenísimo, cuando puedas confirmame quien es el 2064 que no lo tengo.
13:31:37: BAIRES: El que está activado 2064 es el LANAR 7641 AIRBUS 320 de MENDOZA a AEROPARQUE.

13:58:14: BAIRES: No te decía...? Te salió el BEU a vos?
13:58:14: AER: Si destino SAN FER...Lo que no me salió es la hora.
13:58:33: BAIRES: Bueno, ese muchacho va a estar en 20 minutos en VANAR y es MEDEVAC.

14:02:06: BAIRES: 2283, bueno después se viene el LV-GQR, después el LQBAN y después te confirmo.
14:02:18: AER: LQBAN no lo tengo, me vas a tener que pasar la transferencia.

14:14:23: BAIRES: Bueno después del GQR va a ir el MEDEVAC, el BEU, después AR1503 y después LV-BMS.
14:14:42: AER: Me vas a tener que pasar también el BMS que no lo tengo.

15:12:34: BAIRES: Tenes el 1879, el NOVEMBER 141 DN, el 2751, 1757 y ANDES 890.
15:12:55: AER: El N que me dijiste no lo tengo eh...

15:20:10: BAIRES: Viene el LANAR 7751, el AUSTRAL 2661 y el LVHFS con destino a SAN FERNANDO y te quiero coordinar algo por favor.
15:20:21: AER: Dale ya te copio la coordinación, no salió el LANAR no, tampoco lo tengo el que me diste, el último LANAR, y el de SAN FERNANDO tampoco.

Asimismo, en el video mapa presentado se observa que desaparece la etiqueta de la aeronave LV-BMS (código transponder 1741) a las 1429 UTC y durante un minuto aproximadamente.

Cuestiones técnico-operativas: Desde noviembre de 2016, fecha en la que se presentó una Nota al Presidente de la empresa EANA informando la situación técnico-operativa de la Torre de Control Aeroparque, se informaba de diversos eventos relacionados con las fallas y problemas operativos en la dependencia, manifestando temas de enorme importancia como:

- Asistencia radar. Tiempos de aproximación y despegues.
- Múltiples aproximaciones
- Mínimos meteorológicos.
- Cartas de acuerdo operacional entre dependencias.
- Documentación de tenencia obligatoria
- Frecuencias interferidas.
- Cantidad de movimientos/hora.

Estos antecedentes más los eventos de índole técnico-operativos suscitados durante el año 2018 (como ser el desplazamiento de instructores ATS, la falla total de los sistemas automatizados, la alta carga laboral y la falta de personal) evidencian las claras falencias de esta índole.

Meteorología: se ratifica lo manifestado en el descargo a fojas 48 y siguientes respecto de las condiciones meteorológicas del día 12 de octubre de 2018, así como los procedimientos de aproximación aplicados:

Cuando las condicione meteorológicas no son óptimas, es el ANSP quien debe establecer estos tiempos y procedimientos junto con la ANAC y demás interesados, no así el personal operativo.

No constan en los audios transcriptos las coordinaciones iniciadas a partir de las 06 de la mañana (horario de comienzo del turno operativo A), coordinaciones en las cuales se manifiestan las condiciones meteorológicas reinantes. El día 12 de octubre de 2018, el Jefe de la Torre de Control, Ricardo Amoresano, se encontraba presente en el turno, participando activamente de las coordinaciones referidas. Asimismo, el nombrado se encargó de notificar el resultado de estas coordinaciones a través de su teléfono celular corporativo, lo cual no consta en el sumario debido a que el nombrado no fue citado a declarar.

f) En el último párrafo Mendoza afirma haber recibido tres llamados telefónicos del Sr. Marcelo Estella, Gerente del Centro de Control de Operaciones de Aerolíneas Argentinas para pedir información sobre las demoras que se estaban generando en el servicio mencionado. Habiendo podido establecer la comunicación a las 12:38 del día 12/10/18. Agrega que el 17 de octubre recibió por mail del nombrado un archivo con los vuelos demorados/desviados.

Respecto al pedido de información por parte de Aerolíneas Argentinas, perpetrado a través de "sendos" llamados al denunciante, resulta malicioso el

contexto del párrafo precedente, ya que endilga al Sr. Estella que adjuntó la nómina de los vuelos demorados/desviados "a raíz de la alteración y/o modificación de la secuencia de aproximación" con el objeto de encauzar la investigación hacia el hecho de que los controladores sumariados resultan culpables sin posibilidad de ser oídos.

Desde el llamado de Estella, cuyo contenido se desconoce y no hay otra prueba que las manifestaciones del denunciante, transcurrieron menos de 20 minutos para el relevo decretado por el Gerente Operativo de EANA de la TOTALIDAD DEL TURNO OPERATIVO A DE LA TORRE DE CONTROL DE AEROPARQUE.

Se entiende que el Sr. Estella consulte por las supuestas demoras de sus vuelos, pero en ningún momento del correo electrónico a fs. 166 manifiesta algo respecto de la alteración y/o modificación de la secuencia de aproximación, o que dicho servicio resulte el responsable de las demoras/desvíos que hubiera tenido esa aerolíneas; evidenciando que, a esta altura, esta expresión es malintencionada, evidenciando el carácter condenatorio hacia los investigados, previo a la finalización del presente sumario.

Dicho esto, del análisis efectuado por esta defensa de lo manifestado a fs. 166-169, decimos:

- A fs. 166 luce glosado el correo electrónico de fecha **17/10/18** del Sr. Estella, el cual manifiesta: "*Esteban, el día viernes entre las 10 y las 12 aproximadamente tuvimos muchas demoras al arribo de vuelos con destino a AEP. Dichas demoras fueron producidas por desvíos o holdings de dichos vuelos* ***solicitados*** *por la torre. Te adjunto, para tu análisis, los vuelos demorados a su arribo que a su vez causaron algunas demoras en las partidas por espera de equipo.*"

- A fs. 168 el Sr. Stella expone un cuadro por medio del cual se manifiesta que han existido demoras de determinados vuelos. Del análisis plasmado en el expediente respecto de los elementos probatorios y en contrastación con dicho cuadro, se desprende que:

  § El cuadro nombrado presenta la situación de 15 (quince) vuelos, de los cuales se informa que en todos los casos dichos vuelos han tenido o bien un desvío (DV), o algún tipo de espera (HLD) o un desvío y espera (DV y HLD).

  § Dentro de estos quince vuelos corresponde analizar seis de ellos, porque son los números de vuelo que figuran dentro del rango de la prueba presentada por el denunciante –transcripciones de voz, video mapa solo durante un corto tiempo y fajas de progreso de vuelo-.

§ Para poner en contexto a la instructora sumariante, existe evidencia que las condiciones reinantes ese día y en esos horarios, no eran CAVOK (ceiling and visibility OK) y, además, existieron condiciones técnico-operativas que alteraron el normal desenvolvimiento de las operaciones (fallas en las coordinaciones efectuadas debido al delay de la frecuencia operativa, falta de planes de vuelo actualizados, lo que acentuaba el efectuar comunicaciones multiplicadas consultando el orden de los ingresos. La presencia del Jefe ANS y del Jefe de Instrucción en la Torre de Control, pueden dar cuenta de ello.

§ En el caso puntual de las aeronaves en análisis, el cuadro presentado en el expediente detalla:

- AUT 2283 tuvo una demora por desvío.
- ARG 1503 tuvo demora por desvío y 5 minutos de espera.
- ARG 1653 tuvo 12 minutos de espera.
- ARG 1849 tuvo desvío y 13 minutos de espera.
- ARG 1643 tuvo 19 minutos de espera.
- AUT 2385 tuvo desvío y 5 minutos de espera.

Respecto de los **desvíos de las aeronaves**, los mismos no aplican al Servicio que brinda la Torre de Control Aeroparque o el Servicio de Aproximación Aeroparque. Dicho esto por cuanto **los desvíos se generan o bien en las áreas terminales o bien en las rutas**, no siendo sectores de jurisdicción de la Torre de Control Aeroparque. Esto es así ya que la CTR Aeroparque es un espacio reducido para generar desvíos de las aeronaves, además de que el servicio de aproximación de Aeroparque es realizado con base en el control por procedimientos (apoyado por la asistencia radar), con lo cual, generar desvíos aplicando este tipo de control no se considera seguro a los fines de la seguridad operacional.

Aquellas aeronaves que sufrieron desvíos y posterior esperas (holding), su orden y su llegada no fueron alteradas por la aproximación de Aeroparque. Pudo haber sucedido que sectores adyacentes -ajenos a Aeroparque- hayan tenido la necesidad de generar diversos espaciamientos antes de llegar al fijo de procedimiento para comunicarse con Aeroparque.

La instrucción lamentablemente le ha dado certeza probatoria al relato del denunciante y no ha colectado la prueba pertinente. No obstante dicha orfandad, no existe un solo elemento, indiciario siquiera que pueda erigirse en prueba para sostener la acusación que se practica a los controladores sumariados de Aeroparque. Sería necesario obtener de cada uno de los vuelos nombrados, todas la trayectorias realizadas, desde el momento del inicio de cada vuelo y hasta su arribo en Aeroparque.

Lo que sí se puede corroborar son las horas de llegada al fijo de

procedimiento (VANAR) de cada una de estas aeronaves: 1408, 1411, 1415, 1419, 1425, 1427, 1426, 1430, 1429 UTC, respectivamente. Con esto queremos manifestar que, a partir de la observación del video mapa y de las transcripciones de voz, estos son los horarios en los cuales las aeronaves se comunicaron con el servicio de aproximación Aeroparque, **no sufriendo desvío alguno a partir de esa primera comunicación**.

Respecto a aquellas aeronaves que tuvieron solamente esperas (holdings), nótese a fs. 168 que fueron ARG1653 y ARG1643 vuelos que, **casualmente están ordenados por controles adyacentes cuya aeronave precedente también tuvo desvíos, no siendo responsabilidad de la dependencia Torre de Control Aeroparque este hecho.** Evidentemente, las esperas fueron generadas por los desvíos que surgieron a lo largo de la ruta o eventualmente por factores/circunstancias no previstos por parte de la Oficina FMU EZE, la cual, evidentemente, no previó la llegada de vuelos sanitarios dentro de esos horarios, los cuales interrumpieron, *probablemente*, el ordenamiento previsto. Volveré luego sobre este punto.

Se reitera que esperas para espaciamiento entre aeronaves no es lo mismo que demoras, sino que son conceptos diametralmente opuestos.

- A fs. 169 se presenta una nómina de llamados telefónicos entre el Sr. Mendoza y el Sr. Estella. Que hayan existido esos llamados telefónicos, cuyo contenido se desconoce, no constituyen prueba alguna de los cargos formulados y del perjuicio invocado.

g) A fs. 559 vta. y siguiendo lo dicho por el Gerente Operativo, la instrucción manifiesta que "*en el idéntico sentido, el mismo día de los acontecimientos, a las 14:55 hs. se comunicó con el Sr. Gerente de Area Operativa de EANA, el Director Nacional de Seguridad Operacional de ANAC, Sr. Federico Giannini, dando cuenta que había recibido información respecto de ciertas irregularidades que estaban sucediendo en la TWR de Aeroparque, solicitando las explicaciones del caso, atento que no existía, en principio, justificación para lo acontecido.*"

¿Cómo le consta a la Instrucción que esta llamada haya acontecido al punto de darlo por acreditado y considerarlo en el informe del art. 9, cuando ni siquiera el denunciante incluyó el supuesto llamado de Giannini en su denuncia de fs. 9 y 10?

Esta **discrepancia entre la denuncia de origen 12/10/18 y la ratificación en fecha 7/11/18, no es lo único que sorprende y agravia a esta defensa**.

En efecto, a fs. 159 el Gerente Operativo sufre amnesia y olvida la falsa acusación contra "la supervisora" -no menciona cual- de turno a la que en fecha

12/10/18 denunció de "***no responder los llamados y que el operador de turno a cargo del servicio de aproximación SE NEGABA a acceder a todas las comunicaciones posibles para agilizar el tránsito y evitar las demoras***". Evidentemente luego de las escuchas y la prueba por él reunida, luego del relevo de la totalidad del turno A, revisó su arbitrario proceder. La falsedad de los extremos fácticos que el gerente invoca en las actuaciones, que quedan en evidencia en la prueba colectada en autos, afecta con manifiesta ilegalidad el presente sumario.

No solo olvida, también MIENTE deliberadamente. En la denuncia de origen (fs. 9) afirma que el servicio se normalizó luego del relevo de los aproximadores (en rigor y probado en autos relevo a la totalidad del turno), mientras que el 7/11/18 consigna "se observa la normalización de la secuencia de aproximación, unos 15 minutos posterior a las 13:00 hs local, momento en el que ya se había procedido a relevar al Operador del servicio de AD/APP y a los supervisores".! (sic)

Esta falsedad grave tampoco es reparada por la instrucción. Quien miente reiteradamente y adultera el relato de los hechos, es nada más y nada menos que el denunciante y Gerente Operativo de la EANA SE. ¿Qué garantías tiene entonces esta defensa y las víctimas de estas maniobras afectadas por un sumario sin sustento en relación al proceso disciplinario en curso?

h) En la documental acompañada por el Gerente Operativo obran los correos electrónicos remitidos a la Jefa del Departamento ATS, por el Jefe del ACC EZE. Esta prueba al parecer no fue considerada por la instrucción. Respecto de esta prueba:

Correo electrónico de fecha 12/10/18 2:14 PM. Asunto AEROPARQUE, Zúngaro afirma que "*me dicen los supervisores que hoy estuvieron así toda la mañana, pedían acortar el primero a San Fernando y la respuesta era negativa,* ***CON TODO ESO LA SECUENCIA NO SE REDUCÍA A MENOS DE DIEZ MILLAS****, lo que más me sorprendió es que le hicieron hacer una pequeña espera al LV-BEU (sanitario) lo del visual con el instrumental.*"

¿Cómo es posible que esto no haya sido advertido ni por el Gerente Operativo ni por la instrucción?

Este sumario ¿es porque la secuencia no se reducía a menos de 10 NM?

Lo que señala Zúngaro contradice el informe del Departamento Normativa, e incluso lo que informa el propio Gerente Operativo respecto de las 10 millas a

las que refiere el aviso AIC A09/2018. Esa circular establece dos parámetros, uno en tiempo y otro en distancia. Ambos parámetros son **MÍNIMOS**, no máximos.

Cuando se pretende, como afirma el jefe del ACC que se reduzcan las diez millas, ¿puede afirmarse que el turno A de esa fecha haya violado la normativa que se señala? Definitivamente NO. Se esta acusando a seis controladores de no vulnerar la separación mínima? Señora Instructora: la acusación carece de fundamento.

A esta defensa le asisten motivos de peso para sospechar que la alegada e infundada tensión en la coordinación de ambos controles (que no surge de los audios transcriptos) no es más que la maniobra orquestada entre la jefatura de uno a requerimiento de la Gerencia Operativa en contra de un grupo de controladores de otro control.

El correo enviado por el Jefe del ACC, Claudio Zúngaro, dia 12/10/18 hora: 12:17 quien a fs. 164 refiere las alteraciones efectuadas en la secuencia de aproximación por el control de aproximación Aeroparque, refiriendo además que no era una cuestión particular de esa fecha, sino que venía sucediendo anteriormente.

La instructora sumariante en su inf. de art. 9 reproduce esta manifestación del Jefe del ACC EZE, el correo electrónico manifiesta "*eventos de días anteriores al investigado*" ("*antes de ayer*", sin referencia horaria). No hay ningún confronte de que se trate de los mismos controladores de Aeroparque que expresamente niego, sin perjuicio de resaltar la falta extrema de voluntad de esclarecer los hechos.

Sobre lo que manifiesta el Sr. Zúngaro resulta, al menos llamativo, ya que aparenta no conocer que, dependiendo de las condiciones meteorológicas reinantes y en virtud de ciertas situaciones de índole técnico-operativa, la Torre de Control de Aeroparque puede solicitar coordinaciones diversas respecto de lo que él supone que se venía efectuando históricamente. Es cierto que en determinadas circunstancias, entre tránsitos que proceden a San Fernando y tránsitos que proceden a Aeroparque, puede ser requerido un intervalo de aproximación diferente al manifestado en la reglamentación (que manifiesta que los tiempos vertidos siempre serán "como mínimo").

Desconoce el Sr. Zúngaro que la secuencia no se corta, ya que el orden que otorga Baires Control para la llegada al fijo de procedimiento, son determinados por el personal que depende de él (excepto que haya observado que el orden fue alterado por el personal a su cargo). Es llamativo que un controlador de tantos años en el servicio y en el cargo que ocupa, se sorprenda porque una aeronave debe efectuar una espera sobre el fijo de procedimiento, porque no tiene espaciamiento suficiente para continuar su aproximación.

Desconoce el Sr. Zúngaro que el día 12 de octubre de 2018 a las 0600 hs. local se coordinaron 5 minutos de intervalo de aproximación entre aeronaves, debido a las condiciones meteorológicas reinantes, potestad que aún poseen los supervisores de ambos controles, y se encuentra contemplada en la normativa que se ha invocado.

Si el dia de los hechos ambos controles coordinaron trabajar de esa manera, hecho que será acreditado luego con la testimonial y demás informes que presentara el propio Esteban Mendoza, **Zúngaro, ¿no debió haberse asegurado de lo que estaba ocurriendo en la dependencia a su cargo, previo a remitir por mail tamaña acusación?**

Si este email fue uno de los desencadenantes para que el denunciante considere que había un riesgo latente y que estaban en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas, resulta, al menos, subjetivo y tendencioso, porque se trata de situaciones que todos los días ocurren. La operatividad brindada el día 12 de octubre de 2018 no fue diferente a cualquier otro día de trabajo.

Las transcripciones de audios efectuadas por la propia empresa y videos dan cuenta de que no hubo problemas en las coordinaciones de ambos controles, como se alega y <u>no se prueba</u>. Ahora bien, al solo efecto analítico, cuando se alegan problemas de coordinación entre dos controles, máxime cuando se alegan cuestiones vinculadas con la seguridad operacional ¿no corresponde el análisis objetivo de lo que acontece en ambos? ¿O puede presumirse a priori que la culpa/ responsabilidad –que enfáticamente se niega- es de uno en desmedro de otro?

A fs. 165 in fine, obra la copia del correo electrónico de fecha 12/10/18 hora: 14:18 cursado por Zúngaro a Enríquez, donde le consigna la hora del sanitario: "alrededor de las 14:10 UTC".

En la misma foja pero con fecha **19/10/18**, el Gerente Operativo le reenvía a la sumariante CON COPIA A UN CONJUNTO DE DESTINATARIOS **AJENOS A LA INVESTIGACIÓN,** información sobre el vuelo sanitario.

Como corolario de lo expuesto, esta defensa se encuentra en condiciones de afirmar, a partir del confronte de las fechas de la documental obrante en el expte, y la forma en la que se agregaron, que al momento de los hechos que desencadenan el sumario (relevo de la totalidad del turno operativo A de la Torre de Control del Aeroparque Jorge Newbery), el Gerente Operativo de EANA SE que se encontraba en Comodoro Rivadavia junto con la jefa ATS, carecía de todo tipo de certezas sobre los hechos que acontecían en ambos controles, contrariamente a lo que denuncia a fs. 9.

Por último, lo expresado hasta aquí en relación a las formalidades no

observadas, me permite dudar sobre la veracidad (en su dimensión temporal) de los asientos de fecha 12/10 y 16/10/18, como así también de la fecha del acta de apertura de sumario.

Remite Mendoza AIC A09/18, y el informe sin firma de la FMU EZE (fs. 170 a 192), por resultar reiteración de la prueba ya considerada me remito en honor a la brevedad a lo planteado oportunamente.

A fs. 193, obra la respuesta al pedido de la Gerencia Operativa, fechado el 23 de octubre de 2018, suscripto por la supervisora Alejandra Sartori Trezza. La supervisora es contundente en su informe. Afirma que aproximadamente a las 06:00 local se solicitó a AER TWR informe intervalo de aproximación que se iba a aplicar. Aclara que se solicitaron los tránsitos cada **10 NM o 5 min en caso de que no se pudiera secuenciar. ESTE INFORME FUE ARBITRARIAMENTE RECORTADO POR LA INSTRUCTORA EN EL INF. ART. 9.**

A fs. 194 obra el informe de fecha 24 de octubre de 2018 de la Controladora Jimena del Valle Pineda Ruiz, relata idéntica coordinación entre ACC-Aeroparque.

A fs. 195 obra la respuesta a la nota 35/18 (llamativamente dicha nota no se encuentra agregada, ignorándose que se pidió), suscripta por la controladora Mercedes Mora. Afirma haberse encontrado como instructora con su instruyendo en el puesto de ayudante sector Baires. Señala dificultades en las respuestas de Aeroparque, actualización de EAT´S y/o niveles libres, debiendo realizar la misma coordinación reiteradas veces. Lo señalado por Mora se ve reflejado en las transcripciones de audios que serán consideradas luego, sin que de este informe pueda extraerse ni siquiera indiciariamente prueba alguna de responsabilidad por incumplimiento laboral alguno.

Como resultado de las escuchas y lectura de las transcripciones de voz, se identifica que las coordinaciones en ambos sentidos fueron en tiempo y forma.

No se actualizaron las EAT (hora prevista de aproximación), porque no eran pasadas por Baires Control. ¿O lo expresado en el informe surge de las transcripciones de los audios? Entiende esta defensa que tampoco hubo tiempo para solicitarlas.

Se pasaron niveles libres toda vez que fue posible, surge de la lectura de la coordinación.

Las **coordinaciones se realizan** "varias veces" debido al delay de la comunicación entre Aeroparque y Baires Control.

No se alteró la secuencia (orden) de aproximación. La instructora Mora no se

ajusta a la verdad cuando dice que no se coordinaba y que no se actualizaba la información, esto surge de las transcripciones de voz. Vuelve a repetir que no se actualizaban las horas previstas, cuando Baires Control no las transmitía, o al menos no consta de las transcripciones de audio.

A fs. 196 fechado el 23/10/18 obra la evacuación de la respuesta por parte del supervisor Pablo Schianchi, denuncia haber pedido consultar video mapa radar para evacuar el informe luego del tiempo transcurrido, tal como lo prevé el art. 11 del CCT. Denuncia que el mismo le fue denegado. Señala el mismo intervalo de aproximación acordado con Aeroparque. Llamativo es que consigne la necesidad de un supervisor de sector para detectar, anticipar y resolver situaciones de conflicto en cada uno de los sectores del ACC. **DICHO INFORME NO FUE CONSIDERADO NI SIQUIERA MENCIONADO POR LA INSTRUCCIÓN, CUANDO PRECISAMENTE ERA EL SUPERVISOR DEL ACC EZE, JUNTO CON SARTORI TREZZA RESULTANDO COINCIDENTES SUS DECLARACIONES, EN CUANTO A LA FORMA EN QUE SE COORDINÓ EL TRABAJO ENTRE AMBOS CONTROLES EL DIA 12/10/18 .**

Por último, invoco que las fechas insertas en los documentos que acompaña Mendoza en fecha 7/11/18, revelan una injerencia prohibida del denunciante en la investigación, que habría sustituido las diligencias que debió cumplir la Instrucción como garantía mínima de imparcialidad y objetividad.

8.- FAJAS DE PROGRESO DE VUELO QUE CONSTAN EN EL EXPEDIENTE 05/2018

Es profusa y sin criterio de orden ni análisis la proliferación de fajas de progreso de vuelo. Esta defensa la considera una prueba esencial y de indiscutida idoneidad a los fines de esclarecer los hechos investigados, como lo constituyen los audios y videos. Consecuentemente las mismas serán objeto de análisis específico, objetando que la instrucción no las haya considerado.

En el acta de apertura de sumario (fs. 23) del 16.10.2018 solicita investigar franja horaria entre las **1400 y 1600 UTC**.

En el acta de comparecencia (fs. 27) del 16.10.2018 se relata una demora entre las **1400 y 1530 UTC** aproximadamente.

A fs. 74, la instructora sumariante solicita a la Jefe SOC, las fajas de progreso de vuelo del **turno completo A del 12.10.2018**. Este pedido es realizado el 29.10.2018.

A fs. 75, la instructora sumariante solicita al Gerente Operativo las fajas de progreso de vuelo entre las **1400 y las 1600 UTC** especialmente (suma audios y videos dentro del mismo rango horario). Este pedido es realizado el 29.10.2018.

La transcripción de la frecuencia del Servicio de Control de Aproximación -128.85 Mhz- (fs. 212-239) fue sesgada, realizada entre las **1400 y 1500 UTC**. Esta transcripción carece de fecha y firma del responsable.

La transcripción de la frecuencia de coordinación de Aeroparque (fs. 240-270) fue realizada entre las **1400 y las 1530 UTC**. Esta transcripción carece de fecha y firma del responsable. Nótese la **falta audios y de transcripción de las comunicaciones telefónicas entre Aeroparque y sectores y servicios adyacentes**, siendo que todos surgen desde la misma consola de trabajo.

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: **JEFA SOC EL 21/11/18**				INCORPORADAS POR: **GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18**			
ARRIBO (AD.)	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DEPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**
						AUT2540	0855				
				DSM7623	0900	ARG1654 FBZ5160 (PAL)	0900 0900				
						ARG1512	0905				
						FBZ5052 (PAL)	 0905				
						AUT2482 DSM7640	0910 0910				
						FBZ5300	0915				
						DSM7570	0920				
						AUT2748	0930				
						ARG1240	0940				
						ARG1536	0950				
				AUT2599 AUT2417	0952 0952						
				AV7183	0955						
						FBZ5000	1000				

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: **JEFA SOC EL 21/11/18**				INCORPORADAS POR: **GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18**			
ARRIBO (AD.)	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DEPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**
				ARG1793	1005	ARG1510 DSM7670	1005 1005				
						ANS890 ANS554 N141DN (FDO) FALTA N° AUT2712 ARG1652	1015 1015 1015 1015 1015 1015				
						FALTA N°	1020				
				DSM7653	1023						
				ARG1845	1024						
						ARG1280	1025				
				AUZ750	1026						
				ARG1671	1027						
						LVGPK (FDO) LVGQL (FDO) DSM7550	 1030 1030 1030				

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: JEFA SOC EL 21/11/18				INCORPORADAS POR: GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18			
ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DEPEGUE (AD.)	HORA EST.
				ARG1471	1039						
				AZP810	1045	AV7183	1045				
				ARG1453	1046						
				AUT2649	1050						
				FAU532	1052						
				AUT2723	1053						
						AUT2700 LVFWZ AV7100 DSM7732 ARG1642	1100 1100 1100 1100 1100				
						ARG1502 AUT2602 AUT2750	1105 1105 1105				
				ARG1591	1112						
						ARG1450	1120				
						DSM7602 ARG1756	1130 1130				
						ARG1496	1140				
				LVCZY CRUCE	1149						
						ARG1776	1155				
				ARG1403	1201						

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: **JEFA SOC EL 21/11/18**				INCORPORADAS POR: **GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18**			
ARRIBO (AD.)	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DEPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**
ARG1865	1221			ARG1865	1221			ARG1865	1221		
ARG1249	1222			ARG1249	1222			ARG1249	1222		
		AUT2440	1225			AUT2440	1225			AUT2440	1225
DSM7867	1227			DSM7867	1227			DSM7867	1227		
AUT2495	1230	ARG1896 AUT2384 LVHFS (FDO)	1230 1230 1230			ARG1896 LVHFS (FDO)	1230 1230	AUT2495	1230	ARG1896 AUT2384 LVHFS (FDO)	1230 1230 1230
LVFUM (CRUCE)	1232			LVFUM (CRUCE)	1232			LVFUM (CRUCE)	1232		
AUT2713	1233			AUT2713	1233			AUT2713	1233		
ARG1431	1235	ARG1720	1235					ARG1431	1235	ARG1720	1235
AUT2483	1236			AUT2483	1236			AUT2483	1236		
ARG1381	1239							ARG1381	1239		
		ARG1454	1240			ARG1454	1240			ARG1454	1240
LVCZY (CRUCE)	1242			LVCZY (CRUCE)	1242			LVCZY (CRUCE)	1242		
LVBYJ (CRUCE)	1243			LVBYJ (CRUCE)	1243			LVBYJ (CRUCE)	1243		
		AUT2830	1245			AUT2830	1245			AUT2830	1245
ARG1833	1250							ARG1833	1250		
FBZ5053 (PAL)	1255							FBZ5053 (PAL)	1255		
ARG1473	1257							ARG1473	1257		

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: JEFA SOC EL 21/11/18				INCORPORADAS POR: GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18			
ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DEPEGUE (AD.)	HORA EST.
LVFUM (CRUCE)	1300	LVCAK (FDO) AUT2002 LVBOU (FDO)	1300 1300 1300	LVFUM (CRUCE)	1300	LVCAK (FDO) AUT2002 LVBOU (FDO)	1300 1300 1300	LVFUM (CRUCE)	1300	LVCAK (FDO) AUT2002 LVBOU (FDO)	1300 1300 1300
ARG1655	1302							ARG1655	1302		
AUT2705	1303			AUT2705	1303			AUT2705	1303		
ARG1261 AV7101	1307 1307			ARG1261 AV7101	1307 1307			ARG1261 AV7101	1307 1307		
ANS853	1310	LVCTK	1310			LVCTK	1310	ANS853	1310	LVCTK	1310
FBZ5001 (PAL)	1312			FBZ5001 (PAL)	1312			FBZ5001 (PAL)	1312		
AV7180	1320			AV7180	1320			AV7180	1320		
FBZ5301 (PAL)	1321			FBZ5301 (PAL)	1321			FBZ5301 (PAL)	1321		
		ARG1666	1325			ARG1666	1325			ARG1666	1325
		LAN440	1326			LAN440	1326			LAN440	1326
AUT2603	1330	LVCEN ARG1834	1330 1330	AUT2603	1330	LVCEN ARG1834	1330 1330	AUT2603	1330	LVCEN ARG1834	1330 1330
		FBZ5240 (PAL)	1340			FBZ5240 (PAL)	1340			FBZ5240 (PAL)	1340
ARG1511	1341			ARG1511	1341			ARG1511	1341		
LVCAY (FDO)	1341			LVCAY (FDO)	1341			LVCAY (FDO)	1341		

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: **JEFA SOC EL 21/11/18**				INCORPORADAS POR: **GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18**			
ARRIBO (AD.)	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DEPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**
H03 (CRUCE)	1342			H03 (CRUCE)	1342			H03 (CRUCE)	1342		
LVBXD	1345	ARG1266 AUT2662 FBZ5120 (PAL)	1345 1345 1345	LVBXD	1345	ARG1266 AUT2662 FBZ5120 (PAL)	1345 1345 1345	LVBXD	1345	ARG1266 AUT2662 FBZ5120 (PAL)	1345 1345 1345
DSM7641	1347			DSM7641	1347			DSM7641	1347		
		ARG1274	1350			ARG1274	1350			ARG1274	1350
DSM7571	1355	AUT2606 ARG1542	1355 1355	DSM7571	1355	AUT2606 ARG1542	1355 1355	DSM7571	1355	AUT2606 ARG1542	1355 1355
ARG1537	1358			AR1537	1358			ARG1537	1358		
LVGQR (FDO)	1355			LVGQR (FDO)	1355			LVGQR (FDO)	1355		
FBZ5161 (PAL)	1358			FBZ5161 (PAL)	1358			FBZ5161 (PAL)	1358		
ARG1643	1400	ARG1694	1400	ARG1643	1400	ARG1694	1400	ARG1643	1400	ARG1694	1400
		AUT2402	1410			AUT2402	1410			AUT2402	1410
AUT2283	1412			AUT2283	1412			AUT2283	1412		
		AUT2838	1415			AUT2838	1415			AUT2838	1415
LQBAN	1419			LQBAN	1419			LQBAN	1419		
ARG1653	1419			ARG1653	1419			ARG1653	1419		
LVBEU (FDO)	1420	LVCAY (FDO)	1420	LVBEU (FDO)	1420	LVCAY (FDO)	1420	LVBEU (FDO)	1420	LVCAY (FDO)	1420
ARG1849	1421			ARG1849	1421			ARG1849	1421		

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: JEFA SOC EL 21/11/18				INCORPORADAS POR: GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18			
ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DEPEGUE (AD.)	HORA EST.
ARG1503	1422			ARG1503	1422			ARG1503	1422		
		ARG1614	1425			ARG1614	1425			ARG1614	1425
LVBMS (FDO)	1427			LVBMS (FDO)	1427			LVBMS (FDO)	1427		
DSM7603	1429			DSM7603	1429			DSM7603	1429		
		DSM7762 AV7104 ANS858 ARG1730	1430 1430 1430 1430			DSM7762 AV7104 ANS858 ARG1730	1430 1430 1430 1430			DSM7762 AV7104 AN858 ARG1730	1430 1430 1430 1430
DSM7671	1433			DSM7671	1433			DSM7671	1433		
		DSM7504	1435			DSM7504	1435			DSM7504	1435
ANS555	1436			ANS555	1436			ANS555	1436		
		DSM7610 LQBAN	1440 1440			DSM7610 LQBAN	1440 1440			DSM7610 LQBAN	1440 1440
AUT2385	1444			AUT2385	1444			AUT2385	1444		
		AUT2644 FBZ5230 (PAL)	1445 1445			AUT2644 FBZ5230 (PAL)	1445 1445			AUT2644 FBZ5230 (PAL)	1445 1445
AUT2751	1450			AUT2751	1450			AUT2751	1450		
ARG1851	1453			ARG1851	1453			ARG1851	1453		
		AV7180	1455			AV7180	1455			AV7180	1455
LVWIP	1456			LVWIP	1456			LVWIP	1456		
		ARG1754	1500			ARG1754	1500			ARG1754	1500
ARG1879	1503			ARG1879	1503			ARG1879	1503		

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: **JEFA SOC EL 21/11/18**				INCORPORADAS POR: **GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18**			
ARRIBO (AD.)	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DESPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**	**ARRIBO (AD.)**	**HORA EST.**	**DEPEGUE (AD.)**	**HORA EST.**
PF25 (CRUCE)	1512			PF25 (CRUCE)	1512			PF25 (CRUCE)	1512		
LVBOU (FDO)	1515	AUT2630 LVBXD ARG1862 LVCTR (FDO)	1515 1515 1515 1515	LVBOU (FDO)	1515	AUT2630 LVBDX ARG1862 LVCTR (FDO)	1515 1515 1515 1515	LVBOU (FDO)	1515	AUT2630 LVBXD ARG1862 LVCTR (FDO)	1515 1515 1515 1515
N141DN (FDO)	1515			N141DN (FDO)	1515			N141DN (FDO)	1515		
ARG1757	1517			ARG1757	1517			ARG1757	1517		
ANS890	1520	ARG1734 DSM7552	1520 1520	ANS890	1520	ARG1734 DSM7552	1520 1520	ANS890	1520	ARG1734 DSM7552	1520 1520
		ANS860 LVBEU (FDO) LVCBO (FDO)	1530 1530 1530			LVBEU (FDO) LVCBO (FDO)	1530 1530			ANS860 LVBEU (FDO) LVCBO (FDO)	1530 1530 1530
ARG1777	1533							ARG1777	1533		
LVIKC (CRUCE)	1539			LVIKC (CRUCE)	1539					LVIKC (CRUCE)	1539
DSM7551	1540	ARG1820	1540	DSM7551	1540			DSM7551	1540	ARG1820	1540
						AUT2716	1545				
				DSM7743	1550						
				ARG1241	1556						

1° CUERPO								2° CUERPO			
Fs. 14-22				FS. 140-157				FS. 197-206			
INCORPORADAS POR:				INCORPORADAS POR: JEFA SOC EL 21/11/18				INCORPORADAS POR: GERENTE OPERACIONES EL 27/11/18			
ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DESPEGUE (AD.)	HORA EST.	ARRIBO (AD.)	HORA EST.	DEPEGUE (AD.)	HORA EST.
				LVFUM (CRUCE)	1556						

**Lo que está en color, corresponden a fajas de progreso de vuelo que no se imprimieron (hechas a mano).*

9.- DECLARACIONES TESTIMONIALES (fs. 281-285).

Las declaraciones testimoniales de las fs. 281-285 mencionadas, no son oponibles como prueba de cargo en el sumario que ventila máxime cuando las mismas entran en contradicción expresa, con los audios, transcripciones de audio y video mapa que serán abordados en el descargo. Los testigos mencionados:

a. No dan cuenta del alcance de sus dichos.
b. No estuvieron presentes al momento de registrarse los supuestos incumplimientos. O bien quienes estuvieron presentes lo hicieron en el ACC, sin conocer las condiciones reinantes en los ad. Aeroparque, El Palomar y San Fernando, sobre las que ni siquiera fueron interrogados.
c. La selección "cuidada" de las personas citadas como testigos (fs. 23 vta.) en el auto de apertura de sumario.
d. Esta defensa no ha participado de las declaraciones, careciendo en consecuencia del derecho a preguntar e interrogar.
e. Se advierte que las mismas han sido inducidas. Llamativamente el contenido de las declaraciones que la sumariante selecciona son idénticas en cuanto afirman la inexistencia de cuestiones operativas y o meteorológicas que expliquen la alteración de la secuencia (aspecto sobre el cual no fueron interrogados debidamente) incluso en testigos que simultáneamente afirman desconocer las razones operativas de Aeroparque.
f. Son contradictorias. Denotan problemas de mayor complejidad que trascienden los alcances del presente sumario, por las posiciones que ocupan en la Empresa algunos de los testigos que declararon, vinculadas con los procedimientos que resultan de aplicación. Los testigos CONTRADICEN la normativa y procedimientos señalados por el propio denunciante. Véase que tanto Benítez (Jefe Subregional ANS) como Zúngaro (Jefe del ACC) sostienen que la AIC A09/18 **NO APLICA PARA AEROPARQUE**: Manifiesta Benitez: "*6) Si se respetaron las regulaciones impuestas para ese día por la FMU conforme lo dispuesto por la AIC A09/2018 y la Carta Acuerdo Operacional vigente, suscripta entre el ACC Ezeiza y la Torre de Control del Aeroparque Jorge Newbery; responde que sí se respetaron desde el ACC,* ***pero aclara que no aplica para la torre de Aeroparque en su aproximación***,". A la misma pregunta manifiesta Zúngaro: "...***responde que no tuvo ninguna queja de los supervisores, pero aclara que es para los sectores adyacentes no rige para aeroparque;***".
g. No obstante, la Instrucción en el informe del art. 9 ***recorta*** los testimonios, para ajustarlos al formato y contenido de la denuncia.
h. Ortiz estuvo presente en forma intermitente en la Torre de Control, miente cuando manifiesta que no estuvo. Ortiz reconoce que a partir de las 1300 hs., horario del relevo de todo el turno operativo, las operaciones se "normalizaron" ya que **no había densidad de tránsito que disponga lo contrario**.
i. Es el Jefe ANS de Aeroparque el que introduce en el sumario el evento que derivó en el PNSO N° 7417-2018 del 30/10/2018.
j. Respecto a las horas previstas de aproximación, Baires Control no informó al control Aeroparque prácticamente ninguna de ellas, que la Instrucción

subraya en su informe, como si se tratare de un incumplimiento reprochable a Aeroparque. Estese a la prueba que inequívocamente acredita este extremo.

k. Respecto del fondo de la investigación sumarial afirma el Sr. Zúngaro a fs. 284 que "*...le informaron los supervisores que Aeroparque demoraba un avión en secuencia y eso producía esperas en VANAR (refiriéndose al día 12.10.2018) también le informaron la espera del vuelo sanitario. Además, tenía conocimiento que desde hacía dos semanas Aeroparque trabajaba de esa manera tanto turno mañana como turno tarde ... buscaban cualquier excusa para demorar un avión y hacer espera en la baliza externa o en VANAR, cortando así la secuencia que estaba efectuando el TMA ...*". Asimismo, el testigo Benítez, Jefe Subregional ANS, a fs. 282 refiere "*...que se produjo una interrupción de las secuencias planificadas desde las rutas hacia el terminal Baires para posterior Aeroparque, para ser entregadas a* ***Aeroparque con un espaciamiento no menos a 10 NM, esto produjo demoras no planificadas por el control debiendo otorgar horas previstas de aproximación...***". Agrega al ser interrogado sobre el vuelo sanitario que "*...que existía una aeronave sanitaria, la que hizo espera cuanto tenía prioridad y nunca se solicitó una coordinación al respecto con el ACC...*".

La instructora no advirtió el falso testimonio que surge del mero confronte de los dichos del testigo con las transcripciones de voz.

O no comprende la materia objeto de investigación, o ¿hay mala fe procesal? En cualquiera de las hipótesis resulta un daño grave a elementales garantías de defensa y debido proceso. Lo que surge de las testimoniales que han sido deliberadamente recortadas en este contenido es extremadamente grave en materia de seguridad operacional, en atención a las posiciones que ocupan los testigos deponentes, por cuanto reflejan criterios dispares en los procedimientos que resultan de aplicación y en las coordinaciones entre ambos controles. Lamentablemente el hilo se cortó en la parte más débil, atribuyéndose responsabilidad a los controladores sumariados. Deberá tenerse presente que los testimonios refuerzan la posición de la defensa, y la necesidad de probanza de un extremo crucial "la secuencia de aproximación de los vuelos con destino a San Fernando". Pero lo que no advierte la instructora y lesiona a mi parte es que ESOS TESTIMONIOS ESTÁN EN EVIDENTE CONTRADICCIÓN CON LA DENUNCIA Y SU ENCUADRE NORMATIVO EFECTUADO POR EL GERENTE OPERATIVO DENUNCIANTE.

Si el espaciamiento era menor a 10 NM como surge del testimonio de Benítez, la secuencia ¿estaba ajustada al AIC A09/18 que cita el Gerente de Área Operativa? ¿Cómo pudo la Instructora no advertir las consecuencias de lo que el testigo estaba manifestando? Lo más grave es que del testimonio imputa incumplimiento a los Controladores de Aeroparque.

El testimonio de Benítez coincide con el yerro en el procedimiento plasmado por Zúngaro en el intercambio de mail con Silvana Enríquez. (véase fs. 163).

n. Relacionado especialmente con el vuelo sanitario LV-BEU, se destaca el testimonio de la operadora del ACC EZE, Sra. Jimena del Valle Pineda Ruiz (fs. 283) que confirma haberse encontrado en el control al momento de la modificación de la secuencia de aproximación, manifestando que "*...que ocurrió con la aeronave LV-BEU, que fue en el momento en que la dicente estaba sentada en el control... que no existió alguna causa que justifique los motivos que hubiera tenido Aeroparque para hacerlo desde lo operativo ...no hubo ningún intento de coordinación para agilizar el tránsito (desde APP Aeroparque) ... que el tránsito venía ordenado en una secuencia de 10 NM de separación y todo al punto VANAR...*". Las manifestaciones precedentes confirman el contenido del informe efectuado por la dicente de fecha 24.10.2018 obrante a fs. 194 en tanto expresa que "*...el intervalo de aproximación solicitado por Aeroparque fue de 1 (uno) cada diez (10) NM o 5 (cinco) minutos... Los tránsitos estaban siendo vectoreados para darle paso al LV-BEU (MEDEVAC) el cual observamos se incorporó en espera en VANAR, razón por la cual a partir de ese momento se asignaron horas previstas de aproximación a los tránsitos que seguían en la secuencia...:*".

La dicente no puede corroborar que no hubo ningún intento de coordinación.

Quienes tuvieron que interrumpir el orden de aproximación fue Baires Control, desconociendo el servicio de aproximación Aeroparque por qué, si tuvieron que vectorear a las aeronaves para darle paso al tránsito sanitario es una responsabilidad que no puede ser atribuida al servicio de aproximación de Aeroparque del turno A del dia 12/10/18. El único detalle previo es que les faltó vectorear al tránsito número uno, LVGQR para así poder brindar la prioridad necesaria al LV-BEU (MEDEVAC), **generando un espaciamiento acorde a las condiciones en San Fernando.**

Con estas declaraciones queda perfectamente evidenciado que al momento de ingresar a la Terminal un tránsito sanitario, automáticamente se deben interrumpir los ordenamientos previstos tanto por parte de Baires Control como por la Oficina FMU EZE. Es la Oficina FMU la que debiera explicar cómo proceden los controladores cuando esto sucede, mediante procedimientos internos que los controladores carecen. Respecto a esta información, la empresa EANA no emitió ningún documento respecto al tema, con el objeto de poner en conocimiento a todos los trabajadores que aplican o son alcanzados por el control de afluencia, que tomen conocimiento y sean instruidos.

o. En el mismo sentido, a fs. 195 luce el informe de la Instructora del ACC EZE, Sra. María de las Mercedes Mora, dando cuenta que "*...todas las coordinaciones fueron hechas en tiempo y forma desde Baires hacia Aeroparque, observando que desde Aeroparque no se recibían respuestas, actualización de EAT´s y/o niveles libres, debiendo realizar la misma coordinación varias veces...*". Asimismo, de manera concordante a lo antes dicho, en su declaración testimonial a fs. 285 expresa "*...no existió ninguna causa que justifique la alteración de las secuencias de aproximación, desconociendo los motivos que hubiere tenido Aeroparque para hacerlo desde lo operativo... que, encontrándose como instructora a cargo de la*

coordinación, no se coordinaba ni se actualizaba la información desde Aeroparque hacia Baires, y no se podía actualizar las horas previstas."

Si "*desconoce los motivos que puede haber tenido Aeroparque*", ¿cómo puede aseverarse que no existió ningún motivo???

10.- INFORME DE METEOROLOGÍA (Fs. 272-280)

Remitido por el Centro de Información Meteorológica al **Sr. Esteban Mendoza** (denunciante, NO el Jefe de la Instrucción). Es decir, no responde al pedido de la instructora sumariante a fs. 68 y reitero a fs. 158, nuevamente poniendo en evidencia la activa intervención y participación del denunciante en el proceso de investigación en curso.

Reconozco expresamente el contenido del mismo, que coincide de manera exacta con el descargo efectuado en fecha 19/10/18.

Impugno el uso del mismo en la confección del informe art. 9 del impugnado régimen sumarial EANA, por cuanto las conclusiones de la sumariante en este punto NINGUNA relación guardan con el contenido del mismo. Su invocación es una mera formalidad por cuanto el contenido del mismo no sustenta la conclusión.

A partir de la lectura de los METAR de Aeroparque, San Fernando y El Palomar, se verifica que durante todo el turno operativo A del día 12 de octubre de 2018, las condiciones meteorológicas no fueron CAVOK, es decir, no fueron óptimas. Se refuerza con esto el concepto de que las condiciones no estaban dadas para ofrecer/sugerir a las aeronaves que efectúen **aproximaciones visuales sucesivas, ni tampoco los pilotos las solicitaban, entendiendo que mientras no tuvieran el aeródromo a la vista –en estos casos por debajo, por ejemplo, de 1600 ft.- sabían claramente que debían completar procedimientos de aproximación completos.** Se refuerza este hecho a partir de la coordinación efectuada por el turno operativo a las 0600 hs. local, momento del comienzo del turno operativo.

Resulta de extrema arbitrariedad que la denuncia de origen, y la investigación posterior en momento alguno haya considerado, NI OBJETADO que las APROXIMACIONES A SAN FERNANDO, precisamente por cuestiones vinculadas con la meteorología y la seguridad operacional no se efectuaron VISUALES, el efecto que esto proyecta en las coordinaciones, la carga de trabajo resultante, la inexistencia de crítica o cuestionamiento alguno por parte de los pilotos, el impacto de esta cuestión en el tratamiento de los vuelos sanitarios, etc. Déficit que explica las absurdas conclusiones a las que arriba en la formulación de los cargos que se imputan a los trabajadores aquí representados.

La EANA SE no puede desconocer que la necesidad de efectuar los procedimientos completos, resulte necesariamente en la alteración de las secuencias (ordenamiento) de aproximación que venían ordenadas desde el ACC EZE y ocasionar, en consecuencia, las demoras producidas en los vuelos de arribo por el control de aproximación de Aeroparque. En este sentido véase

también que en momento alguno esa instrucción tampoco consideró la cantidad de vuelos con destino al AD San Fernando.

11.- LEGAJOS PERSONAL SUMARIADO. Incorporados en fecha 17/12/2018 (fs. 286 y siguientes).

Denuncio que los legajos que en copia han sido acompañados de los controladores de tránsito aéreo sumariados Martin Ariel Taborda, Grisel Andrea Chiodelli y Karina Roxana Barboza se encuentran incompletos, extremo que invoco a los fines de denuncia de discriminación y represalia hacia los mismos.

Lamentablemente la documentación que falta, casualmente originada en decisiones previas de la Gerencia Operativa: se refiere al traslado sin expresión de causa de Martin Ariel Taborda, a los pocos días de presentado el informe de seguridad operacional que recorre la totalidad de las materias del presente sumario. Falta el mensaje aeronáutico que lo dispone, el intercambio telegráfico y el acuerdo alcanzado en el ámbito de la CoPP.

Respecto de las supervisoras e instructoras sumariadas, llamativamente falta el Mensaje N° 259 de fecha 12/04/2018 en la cual el Gerente Operativo dispone sin causa de ninguna naturaleza, la suspensión sin plazo en la función de instructoras; así como el levantamiento de la medida mediante Mensaje N° 593 de fecha 16/08/2018.

Invoco la documentación omitida como hechos previos relevantes, directamente vinculados con la animosidad discriminatoria del Gerente Operativo hacia los trabajadores sumariados, afiliados a esta organización gremial.

De igual manera en los legajos de TODOS los controladores sumariados falta el TCL que todos remitieron en fecha 12/10/18 como consecuencia del relevo de todo el turno operativo y la respectiva respuesta de EANA SE. La instrucción tiene conocimiento fehaciente de su existencia tal como surge de los asientos del acta de comparecencia de fecha 16/10/18.

12.- A fs. 532, obra la providencia de la instrucción de fecha 21 de diciembre de 2018, donde se deja sin efecto el traslado de los controladores Barboza, Chiodelli y Arosteguichar, sustituyéndose por una suspensión preventiva. Se fundamenta el mismo en "...la naturaleza de los hechos investigados y a los fines de evitar dilaciones y/o obstrucciones". Se afirma que se verifican en la especie los presupuestos fácticos y jurídicos que habilitan la medida en cuestión, llegando al extremo de afirmar que la presencia de los mismos "podría vulnerar la seguridad de las operaciones aéreas" (sic).

Las circunstancias obrantes en autos, y las consideraciones sobre la prueba hasta esa fecha (21/12/18) avalan la expresa impugnación de lo resuelto. Ello por cuanto el fundamento de una medida precautoria jamás puede expresarse en esos términos y con extrema privación de los elementos fácticos del caso.

Lo expresado refuerza que el fundamento del sumario y su dilación no es otro

que sostener la decisión arbitraria de relevo de la totalidad del turno operativo de Aeroparque, y amparar la falsa denuncia del Gerente Operativo.

De igual manera la causa invocada es falsa, por cuanto la decisión de suspender el traslado, no fue un acto de la Instrucción sino fruto de un acuerdo colectivo en el ámbito de la Comisión Paritaria Permanente del CCT 1512/16 de fecha 21/12/18, que se acompaña como prueba documental.

Nuevamente me asiste el interrogante de las garantías del debido proceso en la investigación en curso.

13.- fs. 537 MEDIDA DE MEJOR PROVEER fecha 27/12/18. Se requiere a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad PNSO 7417/2018.

14.- fs. 539- 543. Acta de constatación notarial de fecha 19/12/18, con el objeto de constatar en los archivos de audio y video correspondiente al servicio de aproximación de aeroparque dia 12/10/18 (sic) "*verificación de incumplimientos de normas y procedimientos operativos vigentes que generaron demoras en los vuelos y verificar especialmente si se evidencia colocación en espera la aeronave LV BEU (medevac)".*

Niego enfáticamente que el acta de constatación pueda arrimar prueba en el sentido indicado, toda vez que la escriba actuante se limitó a dejar constancia del contenido de la diligencia.

15.- Fs. 544 a 547. Acta de constatación notarial de fecha 26/12/18.

La instructora manifiesta ante notario que la Jefa de Seguridad Operacional de Aeroparque, Graciela Salazar fue quien preservó los archivos. ¿No deberían estar en poder de la Instrucción?

También manifiesta la Instructora actuante que los archivos fueron grabados en fecha 01/11/18.

Ahora bien, en esta oportunidad el objeto del requerimiento es otro: "dejar constancia de las manifestaciones de la Sra. Salazar".

Aceptado el requerimiento, Salazar afirma: "*...que el Gerente de Área Operativa le requirió los audios del día 12/10/18 entre las 9,30 a 12,30 hs local correspondientes a las frecuencias de aproximación y coordinación entre Aeroparque y Baires".* Dichos audios fueron desgrabados en un pendrive en fecha 1/11/18, para luego enviarlos a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad. Salazar reconoce el formato de la transcripción de fs. 211 a 270, porque fue convocada a colaborar con la transcripción. Agrega que no obstante no los escuchó en su totalidad pero que sí lo hizo en relación al evento transcripto con hora 14.33.27 por haber recibido PNSO 7417/2018. Acto seguido la instructora le requiere a Salazar que le grabe nuevamente los audios, los que son grabados desde la notebook de la señora Salazar.

Surge del acta de constatación notarial que los audios recién se informaron y/o

fueron considerados por la Instrucción en fecha 26/12/18.

16.- fs. 548. Evacuación de la medida de mejor Proveer por parte de la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad.

El contenido de este informe será analizado en acápite especial (Descargo específico).

VI.- EFECTUA DESCARGO ESPECÍFICO.

Analizada la totalidad de la prueba reunida, y su vinculación con los cargos que se imputan a los sumariados, se advierte que recién en fecha 19/12/18 se procede a la mutación del objeto de la investigación.

Invoco que ello obedece la orfandad de evidencia de la prueba colectada y a la necesidad de sostener la imputación.

VI. 1. DESCARGO SITUACIÓN AERONAVE SANITARIA LV-BEU

SITUACIÓN LVGQR/LVBEU: Análisis de la transcripción de voz, video mapa y fajas de progreso de vuelo.

Según lo transcripto presentado en el expediente 05/2018, a las 13:57:39 comienzan las coordinaciones respecto del LVBEU. **Aeroparque le informa a Baires Control que dicha aeronave era MEDEVAC (condición sanitario), porque Baires Control no lo sabía, esto consta a fojas 249**. Si bien no se hace un juicio subjetivo de la condición prioritaria que se le dio, nótese que luego de que Aeroparque le informa a Baires la condición del LVBEU, Baires efectúa una repetición de transferencia de esta aeronave ahora sí informando la condición de MEDEVAC. A las 13:58:14 Baires Control consulta a Aeroparque si había salido la faja de progreso de vuelo de ese tránsito, a lo que se responde que se imprimió la faja de progreso de vuelo, pero le falta la hora estimada de llegada al límite del permiso. (LÉASE: se imprime la faja de progreso de vuelo incompleta. O la faja de progreso de vuelo está mal cargada, o el plan de vuelo no está completo.), a lo cual Baires notifica el horario requerido (1420 UTC).

A fs. 253, a las 14:14:23 Baires Control informa: "Bueno, **DESPUÉS** del GQR va a ir el MEDEVAC, el BEU, después ARG 1503 y después LV-BMS." Reforzando la condición de orden (turno) 2 de la aeronave. A las 14:20:56 se le informa a Baires Control que el LVBEU va a completar un patrón de espera con el objeto de obtener el espaciamiento reglamentario respecto del precedente (LVGQR) y posterior inicia el procedimiento. Nótese a fs. 255, que luego de suministrarse esa información a Baires Control, este control asiente con "bueno dale, joya".

Por otro lado, el LVGQR se comunicó por primera vez a las 14:11:58 y se lo instruyó a iniciar procedimiento IAC N° 1 para pista 23 con circulación visual a pista 05.

A las 14:15:09 el LVGQR informa iniciando procedimiento.

Hasta aquí, la aeronave desde la primera comunicación tardó 4 minutos en iniciar el procedimiento y tardará 12 minutos en aterrizar (la presentación radar deja de captarlo a las 14:26:54, lo que presume que aterrizó 14:27).

A las **14:17:43** se comunica por primera vez el LVBEU sanitario, es decir **2 minutos luego de que el LVGQR haya iniciado el procedimiento**. Del análisis del video mapa surge que la aeronave LVBEU se encontraba en ese primer llamado con **73 nudos de velocidad más rápido que la aeronave precedente, situación que justifica aún más las necesidades de espaciamiento respecto de la aeronave precedente**. Al primer llamado se encontraba a, aproximadamente, dos minutos de posición VANAR.

A las 14:20:16 el LVGQR notifica próximo al radial 042°, a lo cual **se le solicita informe tener la pista a la vista**. A lo cual la aeronave responde que informará con el aeródromo a la vista, evidenciando que en esa posición aún no se encontraba con terreno a la vista. (Léase MANOPER ATM Capítulo 6.8.1). Seguidamente y para **acelerar la maniobra**, el controlador actuante comienza indicaciones para el inicio del procedimiento IAC al LVBEU, a lo cual **el piloto responde que va a realizar "un 360°" por derecha y luego continúa para el arco (parte del procedimiento)**. Esto significa que la pericia y la experiencia del controlador actuante le permitió discernir y tomar la decisión de acelerar la aproximación de la aeronave MEDEVAC sin poner en riesgo la seguridad de las operaciones.

Acto seguido, el controlador actuante transfiere al LVGQR con la Torre de San Fernando. Y al mismo tiempo se comunica el ARG1503 informando proa a VANAR y con nivel de vuelo 060, sin hora prevista de aproximación asignada, siendo su asignación responsabilidad de Baires Control.

A las 14:22:13 el ARG1503 solicita descenso, siendo instruido a descender para nivel de vuelo 050 hacia VANAR; a lo cual el piloto colaciona y notifica encontrarse a 2 minutos de la posición VANAR. El controlador actuante le notifica que prevea un patrón de espera sobre VANAR, ya que había tránsito delante (el LVBEU) que estaba próximo a iniciar el procedimiento desde VANAR.

A las 14:23:10 el LVBEU informa finalizar el patrón de espera sobre VANAR. El controlador actuante lo autoriza a iniciar el procedimiento IAC N° 1 para pista 23 con circulación a pista 05.

Entre los tránsitos LVGQR y LVBEU procede un despegue desde San Fernando, del LVCAY a las 14:25:13.

A las 14:28:53 el controlador actuante le informa al LVBEU el viento actualizado de San Fernando, ofreciéndole la pista 23 para el aterrizaje. El

piloto informa que en ese momento **no tenía el terreno a la vista**, aunque accede a la sugerencia del controlador actuante. Se debe dejar de manifiesto que el ofrecimiento del controlador actuante es a los fines de acelerar la llegada del LVBEU, contrariando las acusaciones del presente sumario.

A las 14:29:40 el LVBEU solicita descenso para 2300 pies, a lo cual el controlador actuante instruye a que continúe el descenso según el procedimiento IAC N° 1.

A las 14:30:48 el LVBEU informa tener la pista a la vista, y el controlador actuante se lo transfiere a la Torre de San Fernando, la presentación radar deja de captarlo a las 14:32:34, lo que presume que aterrizó 14:33.

De lo analizado se desprende:

1°) Ratificar en todos sus términos lo planteado en el descargo realizado con fecha de ingreso a EANA 19/10/18 a las 10:46 hs. (constituidos a fs. 48 y siguientes). En referencia a la normativa a la cual se hace referencia en el cargo, resulta carente de sustento que se invoque la AIC A09/18 y la Carta de Acuerdo entre ACC EZE y TWR Aeroparque apliquen en este caso por tratarse de una aeronave con destino final aeródromo de San Fernando.

2°) Referente a la condición de vuelo sanitario de la aeronave LVBEU, estese a lo dicho en el primer descargo respecto a la asignación de prioridad a la que hace referencia la RAAC 91. La asignación de prioridad brindada por Baires Control no depende del Servicio de Aproximación de Aeroparque. A la fecha se sigue desconociendo el motivo por el cual Baires Control entregó al tránsito LVBEU (sanitario) con turno número 2 y según ya se ha expresado y luce nítidamente acreditado en las pruebas obrantes.

3°) El tránsito LVBEU fue entregado por Baires Control con orden de aproximación número 2, por detrás del LVGQR. Si bien el tránsito LVGQR inició el procedimiento de aproximación a las 14:15:09 y el LVBEU a las 14:23:10, es decir, con 8 minutos de diferencia, Baires Control no tuvo la posibilidad de discernir la situación de la pista en uso en San Fernando, el procedimiento en uso y los tiempos de aproximación de cada aeronave; dando por hecho que el tránsito sanitario iba a ingresar en una aproximación sin considerar el tránsito previo, los tiempos de aproximación y las condiciones meteorológicas reinantes en San Fernando. El espaciamiento que debe brindarse entre aeronaves debe ser el necesario para cumplimentar lo que establece la normativa vigente (RAAC/Reglamento ATS/MANOPER ATM). Se debe subrayar que tanto la AIC A09/2018 como la Carta de acuerdo SABE-ACC EZEIZA no incluyen procedimientos y/o requisitos que se refieran a cuestiones operativas relacionadas al Aeródromo San Fernando.

4°) En el video mapa se observan los tiempos de inicio de aproximación de ambas aeronaves, coincidiendo casi con exagerada exactitud entre el inicio del LVBEU respecto del LVGQR, coincidiendo que este último notifica la pista a la vista, como lo establece la reglamentación vigente.

5°) La faja de progreso de vuelo del LVBEU (fs. 152) informa como la hora estimada de llegada al límite del permiso: **1420 UTC, la cual se puede corroborar como hora real de llegada al fijo de procedimiento mediante video mapa**. Es por esto que se considera que la aeronave no ha sufrido demora alguna, ya que inició el procedimiento a las **14:23:10** (fs. 219). Ver MANOPER ATM capítulo 6.5.7.

6°) "Meteorología adversa": no existe en la normativa vigente una definición específica de este concepto. Si bien la meteorología no se consideraba "adversa", el METAR de San Fernando entre las 1400 y las 1500 UTC indicada reducción de visibilidad y llovizna débil, además de nubosidad baja (fs. 273). Esto implicaba la necesidad de que las aeronaves cumplimenten los procedimientos de aproximación y no cabía la posibilidad de sugerirles que efectúen aproximaciones visuales sucesivas. Esto se evidencia por cuanto la aeronave LVGQR notificó con el terreno a la vista y posterior inició la circulación visual a la pista 05, y es en ese mismo momento en que el controlador actuante comienza las indicaciones para realizar el procedimiento IAC al LVBEU. Independientemente de la meteorología, es sabido que el concepto "meteorología adversa" no es el único motivo por el cual una aeronave debe realizar un procedimiento de aproximación IAC completo. Existen circunstancias descritas en la reglamentación vigente por las cuales las aeronaves deben efectuarlos (RAAC 91 parte 91.175).

7°) No resulta menor la cantidad de comunicaciones entre el piloto del LVBEU y controlador. La cantidad de comunicaciones también denota la necesidad del control por brindar apoyo, asistencia y colaboración en su tarea. No resulta un aspecto menor, dado que no hay fundamento fáctico para la acusación, y menos aún para exagerar un incumplimiento inexistente con los calificativos "deliberada intencionalidad" "injuria", "mala fe", que se atribuyen indistintamente a los seis controladores sumariados. La buena fe es recíproca y la acusación por parte del órgano que tiene a cargo la investigación, se aparta groseramente de dicho postulado. La buena fe no solo es un principio rector de la relación laboral, sino que aplica a todas las relaciones jurídicas, lo que comprende la buena fe procesal.

8°) Respecto al intervalo de aproximación solicitado al comienzo del turno operativo, se reitera y ratifica lo plasmado en la manifestación sobre los sucesos objeto de investigación sumarial, a fs. 48 y siguientes.

9°) Ratificamos lo plasmado en la manifestación sobre los sucesos objeto de investigación sumarial, a fs. 48 y siguientes respecto de la no alteración de la secuencia de aproximación, por cuanto el orden de aproximación se mantuvo durante el lapso puesto en discusión:

Turno 1: LVGQR destino San Fernando
Turno 2: LVBEU destino San Fernando
Turno 3: ARG1503 destino Aeroparque, etc.

VI. 2. DESCARGO PÉRDIDA DE SEPARACIÓN.

AERONAVES INVOLUCRADAS: ARG1849 Y ARG1643
PNSO: 7417 DE FECHA 30/10/2018 (RECEPCIÓN)
RPI: 2869 DE FECHA 09/11/2018

14:30:02: ARG1643 mantiene nivel de vuelo 100.
14:30:48: ARG1849 es autorizado descenso desde 090 hasta nivel de vuelo 070.
14:32:00: ARG1643 es autorizado descenso para nivel de vuelo 080.
14:33:27: ARG1849 informa pasando nivel de vuelo 81, tener un avión a 500 pies encima, en espera también.
ARG1643, informa próximo a alcanzar nivel de vuelo 080.

En esta situación, se vulneran las mínimas de separación previstas en la reglamentación vigente.

Como manifiesta el informe de seguridad operacional a fs. 553, se puede constatar que *"el evento fue consecuencia de un error del controlador de aproximación."* Cabe destacar que este evento, que hace referencia a un error de procedimiento, del cual ninguna persona se encuentra exento, no debe ser aplicado al expediente, por cuanto no resulta un agravante, ni como consecuencia de la modificación de la "secuencia de aproximación" a los fines del expediente 05/18, ya que los controladores de la Torre de Control de Aeroparque efectúan sus tareas diariamente con similitud de tránsito en desarrollo y similar carga laboral, y debido a esa carga laboral diaria, ninguno de los controladores actuantes en la frecuencia principal están exentos de estos errores. Es suficiente en este caso con observar, por ejemplo y entre otras cosas, la cantidad de comunicaciones emisoras/receptoras entre las 1400 y las 1500 UTC como para evidenciar dicha carga que ascienden a un total de 611 de comunicaciones emisoras/receptoras.

Además, el PNSO 7417/18 de fecha de recepción 30/10/18 (fs. 554) indica lo dicho precedentemente: "*posiblemente el espacio aéreo está sobresaturado para la capacidad y medios de los que dispone el ATC, significando un riesgo innecesario en las operaciones de todos los días*". Misma situación plantea el RPI 2869/18 de fecha 09/11/18.

Resulta de extrema arbitrariedad y mala fe que en el relato del inf. art. 9, se haya recortado deliberadamente el contenido de dicho PNSO, el que sólo es invocado extemporáneamente ante la precariedad extrema de la acusación inicial sin fundamento, debiendo reiterar que previo al inicio de las actuaciones el mismo 12/10/18 se relevó a la totalidad del turno operativo de Aeroparque porque así lo consideró el Gerente Operativo.

Gracias a la cultura del reporte promovida por la empresa, es sabido que los errores involuntarios no son pasibles de adopción de ninguna medida sancionatoria. Queda claro a través de la transcripción de voz, que el error se trató de un evento involuntario por parte del controlador actuante.

Asimismo, cabe resaltar que el error al que se alude, se trata de un error del

"control por procedimientos", prevista en el MANOPER ATM. Este mismo control que se trata de "opacar" cuando se hace alusión con tanto ímpetu a la AIC A 09/18, indicando la empresa que dicha "comunicación" es mandatoria para los controladores aéreos de Aeroparque, siendo que la misma hace referencia a la "supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final"; es decir, la utilización de la presentación radar a modo "asistencia radar", superponiéndolo o colocándola por encima de la normativa vigente (esto último evidenciado a partir de la lectura de los cargos hacia los sumariados). Es decir, en algunos casos, la norma debe ser aplicada, en otros casos, la empresa ni siquiera la nombra.

La misma cultura abierta y honesta de seguridad operacional que la empresa promueve, mediante la cual todo el personal sea tratado de manera justa, coherente, objetiva y oportuna, no parece ser la que se quiere aplicar en este caso concreto y puntual. Muestra de ello resulta la cantidad de reportes del Programa Nacional de Seguridad Operacional relacionados con cuestiones idénticas.

Estas presentaciones hacen un total de 58 en todo el país, de las cuales 24 corresponden a eventos de Aeroparque. A los fines del presente, sería conveniente que se incluyan en el expediente acusatorio todos aquellos expedientes internos abiertos a partir del mismo tema, planteo justificado a partir de ese tratamiento justo, coherente, objetivo y oportuno que la empresa EANA SE promueve. De no existir sumarios internos abiertos relativos a este tema, es menester manifestar la intencionalidad de esta prueba, para justificar el objetivo de creación del expediente 05/18.

Eventos denominados "airprox" o pérdida de separación entre aeronaves.
Año: 2018
Fuente: http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/378/sspsms/estado-mitigaciones

Número de PNSO	Fecha de recepción	Fecha del evento	Aeródromo
5937	13/01	12/01	Aeroparque
6007	26/01	21/01	Aeroparque
6083	09/02	09/02	Aeroparque
6144	21/02	18/02	Aeroparque
6264	16/03	14/03	Morón

6268	19/03	07/12/2017	Aeroparque
6391	11/04	08/04	Aeroparque
6465	26/04	17/04	Jujuy
6577	16/05	09/05	Aeroparque
6587	17/05	14/05	Córdoba
6618	24/05	23/05	Córdoba
6650	03/06	02/06	Oliva
6652	03/06	02/06	Oliva
6675	07/06	04/06	Aeroparque
6728	22/06	12/06	Iguazú
6753	28/06	27/06	Morón
6759	29/06	29/06	Ezeiza
6781	05/07	03/07	Aeroparque
6817	13/07	09/07	El Palomar
6819	13/07	13/07	Rosario
6821	13/07	29/09/2017	Aeroparque
6822	13/07	13/07	Aeroparque
6841	17/07	08/07	Morón
6973	15/08	14/08	Ezeiza

6876	16/08	14/08	Ezeiza
6990	17/08	15/08	Salta
6994	19/08	18/08	Corrientes
7052	28/08	28/08	Ezeiza
7068	31/08	28/08	Aeroparque
7101	06/09	09/08	Aeroparque
7105	06/09	25/07	Posadas
7109	07/09	30/08	ACC Ezeiza
7131	14/09	14/09	Ezeiza
7135	14/09	11/09	San Fernando
7149	17/09	04/09	Aeroparque
7151	17/09	13/07	Rosario
7152	17/09	27/06	Rosario
7153	17/09	08/06	Aeroparque
7220	27/09	24/09	Bariloche
7238	01/10	26/09	Aeroparque
7261	04/10	02/10	Aeroparque
7262	04/10	02/10	Aeroparque
7265	04/10	02/10	Aeroparque

7269	05/10	27/09	San Juan
7270	05/10	30/09	Aeroparque
7272	05/10	09/05	Aeroparque
7275	06/10	05/10	Tucumán
7278	08/10	05/10	Tucumán
7293	09/10	03/10	Aeroparque
7294	09/10	07/10	Posadas
7335	16/10	15/10	Aeroparque
7414	30/10	27/10	Bariloche
7416	30/10	14/10	Iguazú
7417	30/10	12/10	Aeroparque
7421	31/10	29/10	El Palomar
7431	01/11	01/11	Córdoba
7452	06/11	01/11	Córdoba
7508	16/11	15/11	Córdoba

Total: 58 eventos.
Total Aeroparque: 24 eventos

Análisis fs. 554 y 555, en relación al PNSO y RPI presentados:

1) **PNSO N° 7417/2018**: fue recepcionado por ANAC el 30/10/2018, es decir, 18 días posteriores al evento. En este sentido, la Resolución ANAC 528/2012 "Programa Nacional de notificación de eventos y deficiencias de seguridad operacional (PNSO) - Guía para la notificación para los proveedores de servicios", manifiesta que "*El plazo de notificación de deberá exceder las 72 hs. desde la ocurrencia del evento, circunstancia (s) o*

condición (es) experimentada (s) u observada (s)."

2) **RPI N° 2869/2018**: fue recepcionado por EANA el 09/11/2018, es decir 27 días posteriores al evento. La Resolución EANA N° 32/2017 "Aprobación de Política de Gestión de Seguridad Operacional y Calidad y Política de Reportes no Punitivos y Confidenciales" – Anexo II "Política de reportes no punitivos y confidenciales" reza: "*Las notificaciones que relatan un evento o circunstancia de seguridad operacional que haya tenido o haya podido tener consecuencias sobre la seguridad operacional es de notificación obligatoria, y se deberá realizar en un plazo no mayor a las 12 hs.".*

3) En ambos formularios, el texto es idéntico. Se infiere en consecuencia que algún dependiente de EANA efectuó el RPI con posterioridad a la recepción del PNSO.

4) La penalización del error humano, máxime en el contexto que se analiza resulta improcedente a la luz de las políticas que la EANA SE proclama y la normativa que resulta de aplicación, las condiciones atípicas -expresión generosa- del servicio de aproximación de aeroparque que es prestado bajo la figura "asistencia radar".

5) Por último, preocupa de manera alarmante a esta organización gremial el escaso rigor de análisis que la empresa asigna al análisis de un PNSO, tal como surge del testimonio ante notaria pública de la Sra. Jefa de Seguridad Operacional Aeroparque, la que solo manifiesta haber escuchado un tramo breve de la grabación. El análisis se limita a detectar el error y a proponer la instrucción como única medida de mitigación (al margen de las condiciones en que el mismo se verifica),

VI. 3. "DEMORAS INJUSTIFICADAS"

NOTA: las horas utilizadas son las del Tiempo Universal Coordinado (UTC)

Se imputa a los seis controladores sumariados haber producido "intencionalmente" demoras. No se puede considerar que hubo demoras injustificadas ya que las horas previstas de aproximación no fueron notificadas sujetas a los procedimientos establecidos en la normativa vigente. De las transcripciones de voz surge que **no se manifiestan las horas previstas de aproximación en la frecuencia operativa**.

Si se considera que realizar esperas para mantener el orden de aproximación y la separación en tiempo adecuada, es demora, el error es conceptual, por lo tanto, esa acusación es falsa.

El video mapa que figura en el expediente está presentado desde las **14:00 hasta las 14:37:54**. Este tiempo no es suficiente para efectuar un análisis cabal de lo que se nos acusa, ya que transcurren solo 4 minutos posteriores al arribo del LVBEU.

Con esta prueba es imposible efectuar un análisis situacional válido para

fundamentar esta acusación.

De la **transcripción** surge:

1) En varios pasajes hay 2 o 3 hojas con la misma hora, minutos y segundos, es imposible que esto suceda en la realidad de las operaciones; quitándole veracidad a la información brindada en las transcripciones de voz.

2) En ningún caso las aeronaves notifican la hora prevista de aproximación, supuestamente brindada por Baires Control, que indican los testigos que depusieran.

3) De la lectura de las transcripciones de voz de la frecuencia de coordinación, se realizaron, al menos, 35 comunicaciones entre Baires Control y dependencias **ajenas** a la dependencia Aeroparque, se presume la mayoría de las comunicaciones fueron realizadas entre Baires Control y la Torre de Control Ezeiza. Este hecho induce a que las transcripciones fueron efectivizadas desde el ACC EZE y no se tuvo en cuenta la dependencia involucrada y acusada, omitiendo las coordinaciones efectivizadas entre Aeroparque y San Fernando, o entre Aeroparque y El Palomar, al menos.

A pesar de lo dicho precedentemente, se realiza un análisis pormenorizado con la información disponible.

IDENT. / DESTINO	HORA DE LLEGADA S/FAJA DE PROGRESO DE VUELO	HORA DE LLEGADA AL FIJO (VANAR)	DIF.	HORA DE AUTORIZACION DE PROCEDIMIENTO	DIF.	HORA REAL DE INICIO DE PROCEDIMIENTO	DIF.	HORA DE ATERRIZAJE	DI
AUT2283 AER	1412	1408		1407		1407		Est.1415	
LQBAN AER	Est. 1418	1411	3´	1408	1´	1411	4´	1419	4
LVGQR FDO	S/D	1415	4´	1411	3´	1415	4´	1427	8
LVBEU FDO	1420	1419	4´	1423	12´	1423	8´	1433	6
ARG1503 AER	1422	1425	6´	1427	4´	1429	6´	1437	4
LVBMS FDO	S/D	1427	2´	1430	3´	1432	3´	Est. 1442	5
ARG1653 AER	1419	1426	-1´	1436	6´	1438	6´	1447	5
ARG1849 AER	1421	1430	4´	1440	4´	1444	6´	1452	5
ARG1643 AER	1400	1429	-1´	1446	6´	Est. 1447	3´	Est. 1456	4
DMS7671 AER	1433	S/D		1448	2´	Est. 1452	5´	1501	5
ANS555 AER	1436	S/D		1456	8´	S/D		S/D	
AUT2385 AER	1444	1448		1458	2´	Est. 1505		S/D	
LVBOU FDO	S/D	1448	0´	S/D		S/D		S/D	

IDENT. / DESTINO	HORA DE LLEGADA S/FAJA DE PROGRESO DE VUELO	HORA DE LLEGADA AL FIJO (VANAR)	DIF.	HORA DE AUTORIZACION DE PROCEDIMIENTO	DIF.	HORA REAL DE INICIO DE PROCEDIMIENTO	DIF.	HORA DE ATERRIZAJE	DI
LVWIP FDO	1456	S/D		1458		S/D		S/D	

a) De acuerdo a la hora de llegada de las aeronaves al fijo de procedimiento, que resulta del presente análisis, se puede afirmar que no hubo regulación de tránsito para el ingreso de las aeronaves por parte de la FMU EZE. De 12 aeronaves con un ordenamiento para la aproximación, y con un intervalo de aproximación de 5 minutos, solo se pudo corroborar que en una sola oportunidad una aeronave llegó 5 minutos o más respecto de otra al fijo de inicio de procedimiento (la aeronave ARG1503 llega a posición VANAR 6 minutos después que el LVBEU). El resto de las aeronaves sucesivas llegaron con menos de 5 minutos entre una y otra (hasta lo que se puede comprobar).

b) De la observación del video mapa se observa claramente el ordenamiento de las aeronaves, como se detalla: ARG1503 (14:24:44) con FL 060 en descenso para FL 050; ARG1653 (14:26:24) con FL 080; LV-BMS con código 1741 (14:27:54) con FL 060; ARG1643 (14:29:14) con FL 100 y ARG1849 (14:30:14) con FL 090. Dichas aeronaves sobre la posición VANAR, sin resistir análisis el ordenamiento brindado por Baires Control. No solo las aeronaves no proceden con 10 NM de separación longitudinal entre sí, sino que las aeronaves con mayor nivel antes que las aeronaves con menor nivel.

En este sentido, claramente se observa al ARG1643 ingresando hacia VANAR con FL 110 antes que el ARG1849 que se encuentra detrás con FL 090.

Si el orden de aproximación otorgado por Baires Control era ARG1503, LV-BMS, ARG1653, ARG1849 y ARG1643, dicho orden no es coincidente con los niveles de vuelo otorgados por ese control y con distancias longitudinales que distan de lo reprochado por el denunciante (10 NM).

c) Respecto de "*causar demoras injustificadas*", se informa que el intervalo de tiempo en que se autorizaba una aproximación respecto de otra, se realizó en 7 oportunidades con menos de 5 minutos y en 4 oportunidades, con 5 minutos o más. Esto significa que la supuesta "*intencionalidad, alteración e interrupción de la secuencia de aproximación*" (orden de aproximación) no fue alterado sino que, por el contrario, en mayor cantidad de oportunidades redujeron los tiempos del intervalo de aproximación entre aeronaves.

d) Se debe destacar que el tiempo máximo en que se autorizó la aproximación de una aeronave respecto de la otra fue en el momento del LVGQR y el LVBEU, lo que además pone en evidencia que **sí existían factores operativos que determinaron generar ese espaciamiento.** Los mismos se

debían a cuestiones de meteorología reinante en el aeródromo de llegada más **la carta IAC vigente y la pista en uso**. Hechos que se manifiestan también en la frecuencia de coordinación, en la cual a lo largo de la misma, en varias oportunidades se le informa a Baires Control la situación puntual del aeródromo San Fernando.

e) Lo mismo queda evidenciado en las horas en que las aeronaves inician la aproximación, donde en más oportunidades las aeronaves iniciaron la aproximación antes de los 5 minutos de intervalo de aproximación previsto e informado al inicio del turno operativo (seis de la mañana). No se puede argumentar que el turno operativo A del día 12/10/18 de la dependencia Torre de Control Aeroparque, no cumplía con los deberes y responsabilidades, como sostiene la acusación.

f) Respecto de las horas de arribo de las aeronaves en estudio, y de las que se pudo comprobar de acuerdo con la transcripción de voz y video mapa, solo en una oportunidad (sobre un total de 9 aeronaves), se superó el tiempo de 5 minutos de intervalo. Ella fue el caso del LVBEU respecto del LVGQR. Esto se debe a que los tiempos para efectuar la aproximación al aeródromo San Fernando son diferentes a los de Aeroparque. Otra cuestión (operativa) es que el procedimiento hacia San Fernando es de no precisión, lo que desprende que, al mismo momento, se estaban efectuando aproximaciones de precisión y de no precisión simultáneamente hacia aeródromos diferentes y bajo la jurisdicción de una sola dependencia de control de aproximación (Aeroparque). Esto evidencia aún más la existencia de factores técnico-operativos y que a pesar de ellos, no influyeron en la pericia del turno operativo para acelerar y mantener ordenado el orden de aproximación de las aeronaves llegando.

g) Tanto en la desgrabación de las comunicaciones orales entre dependencias ATS como en el video mapa, queda en evidencia que el orden de aproximación de las aeronaves, tanto hacia Aeroparque como hacia San Fernando, en ningún momento fue alterado, interrumpido o modificado.

VI. 4 ANÁLISIS DE LAS TRANSCRIPCIONES DE VOZ. EANA-X-P003-GSOP-FO-011-8.

FECHA: 12/10/2018
HORA: 1400/1500 UTC.
SERVICIO: CONTROL DE APROXIMACIÓN AEROPARQUE
FRECUENCIA. 128.85 Mhz.
FRECUENCIA DE COORDINACIÓN AER-BAIRES
CARTAS IAC EN USO:

- Aeroparque: IAC N° 1 A PISTA 13
- San Fernando: IAC N° 1 A PISTA 23 CON CIRCULACIÓN A PISTA 05 (PISTA EN USO)

METEOROLOGÍA:

- Aeroparque: METAR SABE 121400Z 10006KT 070V140 9999 OVC016 13/11 Q1019 NOSIG=

Texto claro: Información meteorológica de Aeroparque del día 12/10/18 a las

1400 UTC. Viento 100° intensidad 6 nudos; viento variable entre los 070° y los 140° Visibilidad 10 kilómetros. Nubes cubierto a 1600 pies. Temperatura 13°. Punto de rocío 11°. QNH 1019. Sin fenómenos significativos.

- San Fernando: METAR SADF 121400Z 11005KT 8000 –DZ BKN010 OVC016 13/10 Q1019.

Texto claro: Información meteorológica de San Fernando del día 12/10/18 a las 1400 UTC. Viento 110° intensidad 5 nudos. Visibilidad 8 kilómetros reducida por llovizna débil. Nubes: quebrado a 1000 pies, cubierto a 1600 pies. Temperatura 13°. Punto de rocío 10°. QNH 1019.

INTERVALO DE APROXIMACIÓN: 10 millas náuticas o 5 minutos (debido a las condiciones meteorológicas).

Reiteramos que las transcripciones de voz que constan en el expediente 05/2018 a fs. 212-270, carecen de firma del responsable de la transcripción. No se puede constatar la veracidad de los hechos transcriptos tanto en tiempo, en forma como en orden.

AERONAVES QUE SE COMUNICARON

APROXIMANDO	AERÓDROMO	CANTIDAD DE COMUNICACIONES*	DESPEGANDO	AERÓDROMO	CANTIDAD DE COMUNICACIONES*
ARG 1537	AER	18	AUT 2606	AER	2
DSM 7571	AER	3	ARG 1542	AER	7
FLB 5161	AER	3	ARG 1694	PAL	11
AUT 2283	AER	21	FLB 5240	PAL	10
LQBAN	AER	23	AUT 2402	AER	8
LVGQR	FDO	15	FBZ 5120	PAL	11
LVBEU	FDO	41	ARG 1274	AER	11
ARG 1503	AER	23	LVCAY	FDO	11
LVBMS	FDO	31	AUT 2838	AER	7
ARG 1653	AER	39	AV 7180	AER	8
ARG 1849	AER	34	ARG 1614	AER	10
ARG 1643	AER	36	ANS 858	AER	9
DSM 7671	AER	34	LVBAN	AER	17
ANS 555	AER	30	AV 7104	AER	13
AUT 2385	AER	23	DSM 7504	AER	10
LVBOU	FDO	33	DSM 7762	AER	16
LVWIP	FDO	27	FBZ 5230	PAL	8
ARG 1851	AER	8			
		442			**169**

**Incluye emisión/recepción desde la primera comunicación.*

NOTA: las horas a las que se hace referencia son las del Tiempo Universal Coordinado (UTC).

Cantidad de movimientos: 35
Cantidad de arribos: 18
Cantidad de despegues: 17
Total de comunicaciones: 611. Esto implica 1 comunicación cada 5.9 segundos.

Aspectos a resaltar de la coordinación:

- Las comunicaciones telefónicas con los Aeródromos San Fernando y El Palomar desde la dependencia Aeroparque Torre han sido omitidas o no han sido transcriptas. Se desconoce el estado de las mismas debido a que al momento de la transcripción no hubo un interesado representante de los trabajadores sumariados.
- El delay de la frecuencia de coordinación superpone las comunicaciones.
- Se informa en varias oportunidades los problemas de no impresión o impresión incompleta de las fajas de progreso de vuelo, demorando las coordinaciones.
- La transcripción de las comunicaciones orales tierra-tierra entre Aeroparque Torre y Baires Control aparentan haber sido transcriptas desde los archivos de la dependencia Baires Control, no así desde la dependencia Aeroparque Torre. Esto se evidencia en la transcripción, la cual no contiene coordinaciones con San Fernando Torre, pero sí coordinaciones con la Torre de Control Ezeiza. Esto puede generar confusión como así también omitir aspectos temporales y operativos que se estaban sucediendo en las dependencias Aeroparque Torre y San Fernando Torre. Un ejemplo de ello se encuentra en fs. 258, columna observaciones.

VII. DESCARGO IMPUTACIÓN RESPONSABILIDAD AGRAVADA A LAS SUPERVISORAS CHIODELLI Y BARBOZA.

Fs. 563: *"En atención de los elementos de prueba colectados en el presente, entiende esta instrucción sumarial que, prima facie, los dependientes sumariados han violentado la normativa y procedimientos que debieron observar, resultando más gravosa la situación de las supervisoras, Barboza y Chiodelli, a cargo del turno A al momento de disponer la espera del LV-BEU, quienes por su posición en la dependencia y siendo además instructoras, de modo alguno debieron consentir la alteración de las secuencias de aproximación, las que se produjeron sin causas técnicas operativas ni meteorológicas que así lo justifiquen, infringiendo con su accionar las obligaciones a su cargo, establecidas en el art. 9 CCT 1512/16 "E", AIC A09/2018 (punto 3.2.1), Carta de Acuerdo Operacional SABE-ACC EZE-TMA BAIRES (punto 7.2.1 espaciamiento para RWY 13, y punto 8.3 modificación en el intervalo de aproximación, y RAAC Parte 91 SUBPARTE A 1.7 Asignación de prioridad, inc. (j), tal como se corrobora con los elementos colectados en la presente investigación.*

Ya he expresado como vicio grave que afecta la validez del informe de art. 9 del impugnado régimen sumarial EANA, la idéntica atribución de responsabilidad a la totalidad de los controladores de tránsito aéreo habilitados en el servicio de aproximación de la torre de control de Aeroparque Jorge Newbery, no existiendo extremo fáctico ni jurídico alguno que legitime tan arbitrario proceder.

No obstante el error grave en el que se incurre, sostiene la instrucción que la responsabilidad de las supervisoras resulta más gravosa al momento en que se dispone la espera del LV-BEU, al haber consentido el procedimiento que se señala.

En homenaje a la brevedad doy por reproducidas todo lo que se ha señalado al respecto, ratificando las supervisoras aquí representadas que el accionar del turno se ajustó a derecho y a los procedimientos establecidos, máxime en el caso de la aeronave LV-BEU.

No solo no se verifica incumplimiento alguno sino que la acusación es nula de nulidad absoluta, por el error grave y grosero en el que incurre al encuadrar normativamente una "falta" que no es tal. A los fines de acreditar este extremo me remito a consignar lo que la instrucción entiende que infringieron las supervisoras aquí representadas.

En efecto, invoca la instructora en la formulación de cargo agravado (siempre para la aeronave LV-BEU) consentir (al operador actuante) haber infringido el espaciamiento para RWY13.

Señora instructora: la RWY13 es la pista que corresponde a Aeroparque Jorge Newbery (pista 13/31). La aeronave LV-BEU (sanitario) que se encontraba precedida por la aeronave LVGQR, ergo con "tránsito que la restringía", tenía como destino final el AD San Fernando. Parece obvio, pero en este punto debe subrayarse que, las dos aeronaves tenían como destino final el AD San Fernando.

La RWY correspondiente a San Fernando, es la 05/23, tal como surge de las publicaciones de información aeronáutica (AIP, MADHEL).

La incongruencia acusatoria supera todos los límites, careciendo de rigor técnico y de sentido común. Afecta el derecho de defensa y la eventual decisión que se arriba, el desconocimiento de los procedimientos que resultan de aplicación como consecuencia de validar sin más trámite ni recurso la denuncia original que motiva las actuaciones.

Huelga subrayar que la función del controlador de tránsito aéreo, y por ende aplica al servicio de tránsito aéreo que presta la EANA SE, no se reduce "a evitar demoras". El controlador debe garantizar con los medios disponibles: "prevenir colisiones entre aeronaves, acelerar y mantener ordenadamente el movimiento de tránsito aéreo y asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos" (entre otros objetivos), como lo prevé la normativa vigente.

La espera del LV-BEU en la posición VANAR, -y el 360° solicitado por el propio piloto de la aeronave según surge de las transcripciones de voz- que no constituyera demora, fue un procedimiento expresamente previsto en la normativa, porque responde a cuestiones de "seguridad", resultando una medida de mitigación.

Ello por cuanto, la separación previa -y por ende ajena la responsabilidad del

servicio de aproximación de Aeroparque, y por ende a las supervisoras a cargo del turno- entre el LV-GQR y LV-BEU, con destino a San Fernando (por ende no aplica la AIC A09/2018 que erróneamente invoca la instructora) no era la reglamentaria para las condiciones imperantes en el AD de destino a las que he hecho mención hasta el hartazgo.

Como consecuencia de todo lo expresado se rechaza la atribución de responsabilidad a ambas supervisoras, como así también a la totalidad de los sumariados, en tanto la instrucción no ha probado los incumplimientos que se le atribuyen, ha confundido la normativa y procedimientos que resultan de aplicación.

Señalo que lo que se expresa en este apartado y considerando que ambas supervisoras/instructoras y el controlador de aproximación de turno, están relevados de cumplir sus funciones y suspendidos precautoriamente con fundamento en que podrían "vulnerar la seguridad de las operaciones aéreas", proyecta sus efectos sobre la providencia de fecha 21/12/18 que obra a fs. 532.

Ante la inexistencia de prueba alguna que habilite tan temeraria acusación,- extremo que la defensa advierte recién al levantarse el secreto de sumario y tener acceso a los cargos que se imputan- efectuo sobre el particular todas las reservas del caso, no consintiendo ninguno de los actos realizados, por generar perjuicio moral irreparable y alterar el plexo de garantías establecido en el CCT 1512/16.

VIII. CONCLUSIÓN: NULIDAD INFORME ART. 9

Habiendo analizado a la luz de la sana crítica la prueba colectada por la Instrucción en la etapa de secreto de sumario cuya extensión violenta los plazos que el unilateral reglamento disciplinario EANA fija, sostengo la inexistencia de documental fáctica de la que resulta apoyada la acusación.

Si bien es cierto que la Instrucción en esta instancia no está obligada a considerar toda la prueba reunida al confeccionar el informe del art. 9, si está obligada a dirigir con mínima imparcialidad y objetividad el procedimiento, de la misma manera que está obligada a analizar el contenido de la misma, advertir las contradicciones, determinar la idoneidad de los instrumentos probatorios y, fundamentalmente está obligada a encuadrar normativamente las faltas/incumplimientos que de la manera antes descripta pudo detectar. Estas obligaciones no se cumplieron.

Reitero que el vicio de origen queda en evidencia al sustanciarse la prueba en fecha 29/10/18, donde se da por cierto que el servicio de aproximación de Aeroparque alteró la secuencia de aproximación perfectamente ordenada por el ACC Ezeiza.

Por ende la investigación estuvo orientada a determinar la eventual existencia de factores que pudieran explicar dicha alteración. Ello invalida todo lo actuado en esta instancia por cuanto el presupuesto inicial (probar que la secuencia

estuviera perfectamente ordenada desde el ACC EZE) nunca se verificó.

De igual manera, si al solo efecto analítico pudiera escindirse esta premisa básica de todo razonamiento jurídico, téngase presente que la prueba reunida en esa dirección -condiciones meteorológicas – fs. 270/280- fue mencionada apenas sin consideración de su contenido para quedar reducido en la afirmación "la meteorología reinante en dichos aeródromos no era adversa", como si ello fuera asimilable al concepto "cavok".

Este informe no sólo explica la coordinación inicial entre la Torre de Control Aeroparque y el ACC EZE, dada al inicio del turno A, sino que también explica las razones por las cuales lo acordado al inicio se mantuviera, que no resultan otras que las condiciones que reflejan dicho informe, máxime en la franja horaria en la que se imputan los incumplimientos.

Desde la denuncia del Gerente Operativo a su posterior ratificación (26 días después de la primera, cuando debió tratarse de la primera diligencia a cumplir por la instrucción, tal como surge de los términos del reglamento que se aplica) se modificó la denuncia original. Este hecho grave no fue advertido por la Instructora la que consideró (sin sustento alguno) que el Gerente Operativo no solo cumplió con su obligación de ratificar la denuncia original sino que la amplió y acompañó documental obrante en su poder.

La prueba colectada por el Gerente denunciante, es POSTERIOR a la apertura del sumario. Extremo este que pone en crisis la "imparcialidad" del procedimiento. Reitero en este punto que el mismo día de la apertura del sumario -16/10/18- el Gerente Operativo denunciante tuvo activa participación en el desarrollo de la audiencia.

Las razones sintetizadas en este acápite, que se derivan de todas los extremos fácticos y normativos que se han apuntado, constituyen fundamento suficiente para demandar la nulidad de todo lo actuado y en particular el informe del art. 9 del impugnado régimen sumarial EANA.

A esta altura del relato y a modo de introito al planteo de fondo que será articulado a continuación, se impone destacar que esta defensa no está haciendo un juicio de valor respecto de la profesional actuante, a la que presumo debieron haberle suministrado la totalidad de los antecedentes y procedimientos vigentes para llevar adelante la investigación, lo que no obsta la procedencia nulidad articulada.

Esta defensa por las razones apuntadas y la prueba reunida, encuentra pocas garantías de que pueda arribarse a una decisión justa que contemple la totalidad de las aristas del caso, ratificando la posición inicial de que el sumario se erige como FUMUS BONIS IURIS para justificar la decisión de la Gerencia Operativa de fecha 12/10/18 donde relevó a todo el turno operativo porque "presumió que Aeroparque estaba llevando una medida interna".

Lo que menciono es una acusación gravísima, que llamativamente ha sido ignorada por la Instructora en su informe, de la misma manera que no se pronunció sobre las falsas acusaciones iniciales del gerente hacia "la

supervisora".

El dispendio enorme de procedimiento y recursos, como el daño excesivo a los sumariados que resultan de las actuaciones en curso no se explican. Este caso pudo haberse resuelto en pocas horas con el mero confronte de los video mapas de ambas dependencias, que la instrucción recién obtuviera en fecha 19/12/18. Posiblemente del cotejo de ambos los registros hubieran surgido conclusiones distintas, pero "nunca" prueba de cargo máxime como en el caso que se dirime, donde se recrimina "intencionalidad de dañar".

Lo expresado en el párrafo anterior proyecta sus consecuencias sobre disposiciones del CCT que se han violado y que subsisten hasta el presente.

El secreto de sumario no resulta óbice para el acceso a los registros, tal como surge del art. 11 del CCT, este derecho ha sido violado. Como consecuencia de ello se llega a esta instancia con una limitación enorme en el derecho defensa por cuanto los registros de video son parciales en cuanto a su distribución en el tiempo. O bien directamente no existen como los correspondientes al ACC EZE. O el caso de las coordinaciones de la Torre de control Aeroparque con los aeródromos de su jurisdicción. O el caso de las comunicaciones telefónicas.

El informe del art. 9 es nulo porque no ha merituado ni agregado dichos registros. Y el único obrante copiado en fecha 19/12/18 es parcial, no obstante derriba la acusación que se formula respecto del tratamiento de la aeronave LV-BEU.

La nulidad del informe se desprende de sostener los extremos facticos denunciados por el gerente de operaciones que resultan FALSOS a la luz de la prueba reunida en fecha 19/12/18: video mapas. De allí la marcada incongruencia y falsedad del mismo.

Como surge de la documental adjunta esta defensa en fecha 16/10/18 requirió al Presidente de la Empresa, el acceso y la estricta reserva y custodia de la "totalidad" de los registros de audio y video correspondientes al ACC EZE y la Torre de Control Aeroparque. El acceso a los mismos también fue requerido por el supervisor del ACC EZE Pablo Schianchi, a fin de evacuar el informe requerido por el Gerente Operativo.

Invoco nuevamente como defensa de fondo que dichos registros no pueden ser sustituidos por otros medios de prueba como se ha verificado en autos. Más aún cuando los medios de prueba supletorios (y dilatorios), se presentan en clara contradicción con las transcripciones de audio requeridas por la propia Instrucción. Extremo que debió ser advertido, y que ante el incumplimiento manifiesto de la exigencia sostienen la nulidad del informe.

Abona la tesis de la defensa relativa al verdadero motivo del sumario, la extremadamente tardía incorporación a las actuaciones del evento de seguridad operacional PNSO 7417/2018, lo que nuevamente pone de manifiesto la necesidad de encontrar un elemento incriminatorio.

Por último, pero no menos grave resultan las consideraciones vertidas en autos sobre las normas y procedimientos que resultan de aplicación, y que ponen en crisis extrema la denuncia del Gerente, y que ameritarían un informe específico de esa instrucción por sus consecuencias sobre la seguridad de las operaciones aéreas, que sostiene podrían comprometer a los trabajadores sumariados!

Me refiero puntualmente a los mails glosados por la Gerencia Operativa, del señor Zúngaro Jefe del ACC, a la declaración testimonial del mismo como la del Jefe Subregional ANS Benítez, que fueron deliberadamente recortados al ser invocados en el informe de art. 9.

Los mismos sostienen que la AIC A09/2018, (que es el aviso a la comunidad aeronáutica, que el gerente denuncia violado y que luego la Instrucción en el informe art. 9 considerará incumplido) no aplican a Aeroparque.

La investigación se orientó a probar un hecho no controvertido: la separación mínima que contempla la AIC A09/2018, cuando lo que está en crisis a la fecha, según el encuadre normativo de la instrucción es que dicha AIC no aplica para las aproximaciones a San Fernando. En la materia que nos convoca, considerándose precisamente la naturaleza esencial del servicio de tránsito aéreo no existe la analogía en los procedimientos, los que deben ser precisos y rigurosos en su observancia.

En este estado se arriba a esta instancia donde seis controladores son acusados de incumplimientos encuadrados en una normativa que dependientes de la propia empresa y con mayor nivel de responsabilidad sostienen que dicha normativa no aplica. El razonamiento, además de arbitrario es absurdo. Ergo nulo, de nulidad absoluta.

IX.- FALSA DENUNCIA. MÓVIL DISCRIMINATORIO. REPRESALIA CONTRA CONTROLADORES SINDICALIZADOS QUE EFECTUARON PLANTEOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

En consonancia con lo expuesto precedentemente agrego que la denuncia impetrada y que motiva el sumario es falsa.

En tiempo récord para la media normal y habitual de la EANA, el día 16/10/18 antes de las 14:00 se dispuso: a) Disposición GG 70/18, b) la Resolución de apertura del sumario, B) la audiencia con cada uno los sumariados a los fines de ser oídos en una diligencia celebrada con la presencia del Gerente Operativo (denunciante), la instructora sumariante, el Jefe de Personal EANA c) el traslado de tres de ellos de fecha 17/10/2018, no habiéndose cumplimentado nunca con la obligación de fundamentar el traslado.

La Disposición GG 70/18 (fs. 1 a 8) como la denuncia del Gerente Operativo (fs. 9 a 10), parten de un hecho **falso**. El gerente afirma que solo instruyó al Jefe ANS de Aeroparque el relevo de los aproximadores de la Torre de Control (6 controladores). Esto es falso por cuanto dispuso el relevo de la TOTALIDAD DEL TURNO OPERATIVO A de fecha 12/10/18. En dicho turno se encontraba

el delegado de esta organización gremial, Carlos Benavidez y el CTA Exequiel Schroder que a la fecha de los hechos investigados se desempeñaba con "contratado OACI". La falsedad de la denuncia de origen se mantiene durante toda la sustanciación del sumario. A los fines de acreditar lo expuesto estése al intercambio telegráfico, y a las constancias obrantes en el libro de turnos de Aeroparque (fs. 11).

El señalamiento que se practica es a los fines de ilustrar el ánimo persecutorio y arbitrario que vicia todo lo actuado desde su inicio, por cuanto el presente sumario ha sido dispuesto amparar una arbitraria y exagerada decisión previa del gerente, jamás registrada en la historia del sector, y mantener la exclusión a tres controladores sindicalizados de la Torre de Control de Aeroparque, sin causa alguna.

Resulta indubitado que el Gerente Operativo arremete sin motivo alguno contra la supervisora de turno (por dichos de terceros sin que se evidencie prueba alguna al respecto), afirmando que "*la misma no atendía a los llamados*", no existiendo una sola prueba reunida que autorice semejante acusación, sin perjuicio de reiterar que en la ratificación de la denuncia omite este hecho falso **sin retractarse.**

A fs. 9 también afirma el denunciante que "*tenía la* ***certeza*** *respecto de la interrupción de la secuencia de aproximación*" (sic).

A fs. 10 del mismo escrito, la certeza afirmada se convierte en una "suposición". Suponiendo el gerente que lo que acontecía en Aeroparque respondía a una "*medida interna*".

Absolutamente ninguna de las afirmaciones del Gerente Operativo resultaron probadas durante los casi tres meses que durare el secreto de sumario y que derivaren en fecha 28 de diciembre de 2018 en la formulación de los cargos (notificados a la defensa en fecha 7/1/19).

¿Cuál es la finalidad del sumario? ¿Investigar los hechos con mediana objetividad e imparcialidad o cubrir al Gerente Operativo en su infundada y "caprichosa" denuncia? Lo expresado está minuciosamente probado en el presente memorial.

Esta investigación ha sido invocada y comunicada ante terceros ajenos a la relación laboral, dando como ciertos los hechos denunciados que se rechazan hasta el hartazgo, lo que altera la presunción de inocencia de la que goza cualquier ciudadano, condición que no se pierde por pertenecer a EANA SE.

De los seis controladores sumariados, tres de ellos fueron trasladados primero a otras dependencias y luego suspendidos preventivamente como si se trataren de terroristas; han perdido, por los plazos del proceso, sus respectivas habilitaciones locales. Los tres restantes, sobre los que también pesa semejante acusación, debieron presentarse al día siguiente del 16/10/18 en la Torre de Control de Aeroparque, donde siguen trabajando de la misma manera que lo venían haciendo.

El régimen disciplinario no puede resultar una formalidad y/o ardid para excluir trabajadores comprendidos en el CCT 1512/16, porque nuestro ordenamiento excluye el abuso de derecho, y de poder.

A lo largo de la investigación fue posible determinar que la alegada falta de comunicación-coordinación del servicio de aproximación de Aeroparque con el ACC Ezeiza, que surge de la denuncia original, NO EXISTIÓ. En este estado se mantuvo la acusación, invocándose una "marcada tensión entre ambos controles", atribuyéndose la responsabilidad al servicio de aproximación de Aeroparque, sin ningún fundamento que avale el razonamiento, el que ya fuera calificado de arbitrario.

Existe una casi perfecta coincidencia entre lo que alega el gerente en su ratificación de denuncia posterior y lo que afirma la Instrucción a fs. 557-564.

X.- ANTECEDENTES PREVIOS JURÍDICAMENTE RELEVANTES.

La totalidad de la temática que aborda el sumario ha sido objeto de denuncias, pedidos de informes y presentaciones en audiencias públicas por parte de la entidad gremial que represento.

En fecha 22/11/17 ATEPSA presentó ante EANA un informe sobre la situación operativa de la Torre de control de Aeroparque, que aborda cuestiones relativas a la seguridad operacional. Dicho informe fue suscripto por la mayoría de los CTA de la dependencia incluyéndose la totalidad de los trabajadores comprendidos en este sumario. La injerencia de la Empresa en comunicaciones privadas de trabajadores (que ha sido motivo de sumario en dependencias como el ACC EZE, y expresamente impugnadas por esta organización pese a no haber asumido la defensa de los mismos) motivó que la misma tuviere conocimiento de la existencia previo a su formal presentación. Dando origen a una "verdadera caza de brujas" que subsiste hasta la fecha como da cuenta el presente sumario.

Se impone subrayar que dicho informe nunca fue publicado ni puesto en conocimiento de terceros (con excepción de IFATCA). La buena fe invocada en el informe art. 9 también aplica al campo de las relaciones laborales y es recíproca.

De manera inmediata a la presentación de dicho informe, el Cta. Martin Taborda (ahora sumariado) por disposición del Sr. Gerente Operativo fue traslado unilateral y arbitrariamente a la Torre de Control Ezeiza. El traslado fue dejado sin efecto en virtud de la intervención de esta organización gremial. Martin Taborda recién retomó sus funciones en la Torre de Control Aeroparque en agosto de 2018. Previo a este hecho esta organización impugnó el encasillamiento del mismo como CTA 4, previo a acompañar la prueba que acreditaba que el mismo previo a la transferencia se desempeñaba como "instructor" en dicha dependencia (Impugnación que no se encuentra glosada al legajo acompañado). El mismo fue señalado (tanto como por el Presidente de la EANA SE como por el Gerente Operativo) como uno de los autores

materiales del informe presentado en fecha 22/11/17.

La situación derivó en un acuerdo en el ámbito de la CoPP en fecha 1/12/17. En ese ámbito se acordó también la constitución de una mesa técnica para abordar el contenido del informe de fecha 22/11/17 que a pesar de todas las presiones ejercidas por la patronal fue presentado, con expreso pedido de "no adopción de represalias".

En simultáneo, la EANA SE respondió el informe en fecha 12/12/17, el que fue suscripto por el Gerente Operativo y denunciante en el presente sumario. Como surge de la respuesta que se acompaña, y a la que me remito el Gerente Operativo, no dudó en descalificar la presentación e incorporar una serie de apreciaciones personales del tipo "caprichosa interpretación de la norma", o la invocación de la derivación del art. 19 de la CN que indica que "todo lo que no está prohibido está permitido" para contestar el punto del informe donde los controladores de la Torre de control Aeroparque requerían precisiones concretas en relación a las aproximaciones múltiples y en simultáneo del servicio de aproximación de la dependencia. Véase que es precisamente la materia principal sobre la que versa el sumario.

El 11/1/18 se llevó a cabo una reunión técnica a los fines de tratar el informe presentado por la organización. De dicha reunión participó el Gerente Operativo, la Gerente de Relaciones Laborales, la Jefa ATS Silvana Enríquez, y por los trabajadores el delegado gremial y los CTA Lucas Caravaca y Karina Barboza, Delfor Pedraza y quien suscribe en representación de ATEPSA. Karina Barboza llevó la defensa técnica del informe presentado. La posición del Lic. Mendoza fue de una ira desmedida durante el transcurso de la reunión.

En fecha 12/1/18 y ante la falta de predisposición y vocación de discutir la problemática en una mesa técnica (no atribuible a los trabajadores ni a la representación gremial) ATEPSA dio respuesta al mismo proponiendo para la continuidad de la mesa técnica acordada un temario. Dicha presentación que adjunto NUNCA tuvo respuesta y se suspendieron a partir de esa fecha las reuniones técnicas acordadas con el objeto de encontrar soluciones a los problemas que afectan la operatividad de la Torre de control Aeroparque.

A partir de dicha reunión la instructora Karina Barboza, fue centro de todo tipo de cuestionamientos y versiones descalificatorias y falsas, promovidas desde la Gerencia Operativa.

La prueba de lo que estoy denunciando, implica poner de manifiesto el acceso a conversaciones privadas con funcionarios de EANA en virtud de mi desempeño profesional, que en esta instancia me reservo, pero que comprenden cuestiones tales como: a) la confección de un manual de instrucción para la dependencia (acusándosela primero de que el mismo no había sido confeccionado, y luego de que el mismo resultaba muy complejo) b) que la jefa de instrucción de la dependencia Sra. Paola López no podía ser ubicada porque estaba de vacaciones y se requería el material de Aeroparque para el curso de ingreso CTA OACI, c) que se negaba a rotar. De manera más reciente (concretamente durante el mes de septiembre) cuestionamientos en

relación a su forma de evaluar o porque "escribe todo".

Considerando lo expresado en relación a la forma en que llegare a mi conocimiento dichas manifestaciones, suplo la probanza del ánimo persecutorio del gerente hacia los sumariados y hacia Barboza en particular en las siguientes decisiones emanadas de la Gerencia Operativa o bien de personal de esa gerencia:

- Mensaje Aeronáutico de fecha 12/04/2018 (de acceso masivo) por disposición del Gerente Operativo se dispuso sin causa alguna la suspensión sin plazo de la totalidad de los instructores de Aeroparque merituándose el desempeño de los mismos sin que nunca hubieran sido evaluados. Durante ese plazo y en clara violación a la normativa que resulta de aplicación, NO HUBO INSTRUCTORES, quedando la instrucción a cargo de auxiliares de instrucción designados provisoriamente. Las habilitaciones fueron suscriptas por Diego Ortiz (Jefe ANS Aeroparque) Este hecho fue denunciado por la entidad gremial que represento. Sin respuesta de ninguna naturaleza.
- De los 4 instructores suspendidos 3 (tres) son afiliados a esta organización gremial. Chiodelli y Barboza como señalare suscribieron el informe de fecha 22/11/17.
- En simultáneo se designó provisoriamente como Jefe de Instrucción de la Torre de Control Aeroparque a Alejandro Sosa quien previamente ni siquiera era Instructor. Se reitera que lo expresado en este punto no implica juicio de valor sobre la idoneidad de las personas designadas, sino de la forma en la que la Empresa observa y aplica las disposiciones del CCT, y la RAAC 65 Subparte b.
- Durante el año 2018, Karina Barboza fue excluida del listado de trabajadores para curso de control radar, que han completado la mayoría de los controladores de EANA, fundamentalmente aquellos habilitados en aproximación.
- Mediante mensaje Aeronáutico de fecha 16/08/2018, los instructores volvieron a cumplir sus funciones, aduciendo la empresa la continuación de un "proceso de capacitación" intermitente y sin objetivos concretos.

En marzo de 2018 el CTA Guido Belleza que también había suscripto el informe es trasladado unilateralmente a la Torre de Control San Fernando, por directiva del Gerente Operativo de EANA (mensaje aeronáutico) Se impugnó el traslado, y finalmente el mismo se consideró despedido. Habiendo abonado la EANA una indemnización agravada como consecuencia de tan arbitrario accionar.

También en marzo de 2018, ATEPSA fue la única organización gremial que se presentare en la audiencia pública realizada en El Palomar, con motivo del incremento de las operaciones aéreas desde dicho aeropuerto y su impacto en la CTR Aeroparque y en la TMA Baires. Se requirió públicamente un análisis de riesgo que garantizara estándares aceptables de seguridad operacional para todos los aeropuertos del área metropolitana.

En fecha 14/8/18 ATEPSA presentó pedido informe sobre medición capacidad

de pista y sector Aeroparque y CTR SABE. En dicha presentación se peticiona abordar la carga de trabajo considerando el excesivo incremento que arrojaban las mediciones realizadas en marzo. El presente sumario aborda también esta materia.

El dia 5/9/18 a pedido de esta organización (previo a solicitar una entrevista que no fue dada con el presidente de EANA SE), se acordó una visita a la Torre de control de Aeroparque con integrantes del Comité Ejecutivo de IFATCA, Federación Internacional de Controladores de Tránsito Aéreo. Destaco que ATEPSA había formalizado por nota el pedido de visita a dicha dependencia como así también a la Torre Ezeiza y al ACC EZE. Solo se autorizó la visita a la nueva torre de control. De dicha visita participó el Gerente Operativo de EANA.

Destaco en este punto que ATEPSA requirió a dicha Federación asistencia técnica específica para considerar fundamentalmente la situación de los CTA afectados a aproximaciones múltiples y simultáneas con esa densidad de tránsito y sin radar de aproximación.

En fecha 4/10/18 en el horario de 0330 y las 1400 hs. local se interrumpieron la totalidad de las comunicaciones en la Torre de Control Aeroparque, (afectando inclusive a la Dependencia AISCOM) y con la Terminal Baires, hecho reflejado en todos los medios de comunicación. Supervisora de turno: Karina Barboza. Dicha supervisora remitió PNSO N° 7268/2018 del **08/10/2018**, sin acción mitigatoria y RPI N° 2731/2018. Se adjunta email de respuesta al mismo.

En fecha 05/10/18 en oportunidad de la audiencia pública N°221 Ministerio de Transporte de la Nación, s/ otorgamiento de nuevas rutas, la entidad gremial reiteró su demanda de considerar estándares mínimos y aceptables de seguridad operacional para todos los aeropuertos del área metropolitana y TMA Baires del ACC EZE. Se reiteraron los problemas relativos a las aproximaciones múltiples y simultáneas, la falta de procedimientos claros, etc., remitiéndome al contenido de la documental que acompaño como prueba.

En fecha 08/10/18 hubo un corte total de las comunicaciones en la Torre de Control Aeroparque durante 15 minutos aproximadamente. Supervisora: Karina Barboza. Se confeccionó PNSO N° 7288/2018 de fecha 09/10/2018, sin acción mitigatoria.

De lo expresado y documentado en este punto, se desprende la existencia de un conjunto de actos previos de segregación y persecución por parte del Gerente Operativo de la empresa hacia controladores sindicalizados en esta organización gremial desde la presentación del informe de fecha 22/11/17, de manera previa a los hechos acontecidos en fecha 12/10/18.

Se reitera la presentación de fecha 22/11/17 comprende de manera exacta la materia abordada en el sumario.

Ahora bien, si quedan dudas del móvil discriminatorio por motivos gremiales, que explique la denuncia inicial del Gerente Operativo y el posterior sumario,

no se requiere otra probanza que acudir a fs. 10 de las actuaciones en trámite que son reveladoras y que transcribo textual: "..**la supervisora** había cortado toda comunicación con las dependencia ANS ACC EZE y FMU EZE, que no se informó al operador de la TMA Baires respecto de los cambios en las secuencias antes descriptas, Y **SUPONIENDO QUE PODRÍA TRATARSE DE UNA MEDIDA INTERNA, REALIZADA CON EL FIN DE CAUSAR DAÑOS INTENCIONALES A LOS INTERESES DE LA EMPRESA ASÍ COMO DE LOS USUARIOS, PUDIENDO ADEMÁS PONER EN RIESGO EL NORMAL DESARROLLO Y SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS, INSTRUÍ AL JEFE ANS, SR DIEGO ORTIZ A RELEVAR PREVENTIVAMENTE EL PLANTEL DE SUPERVISORES Y OPERADORES DE APROXIMACIÓN, (..) MOMENTO A PARTIR DEL QUE, CURIOSAMENTE SE NORMALIZARON TODAS LAS SECUENCIAS E INTERRUPCIONES PREVIAS, LO QUE REFORZÓ AÚN MÁS LA IDEA DE QUE SE TRATABA DE UNA SITUACIÓN INTENCIONAL Y MALICIOSA**."

El informe de la Instructora, que no ha dudado en transcribir la totalidad de la denuncia de origen como la posterior ratificación, arbitraria y deliberadamente omite este párrafo, extremo que ratifica la nulidad de lo actuado por verificarse la existencia de una falsa denuncia en todos y cada uno de los extremos fácticos y normativos que señala.

Y como frutilla del postre que pone en crisis todo lo actuado, y la motivación gremial del sumario entendido como acto de persecución, se impone nuevamente volver al inicio: el relevo de la totalidad del turno operativo (no solo operadores de aproximación), acto que comprende al delegado de esta organización gremial.

XI.- OFRECE PRUEBA.

Sin perjuicio de la nulidad deducida, subsidiariamente se ofrece la siguiente:

1.- Registros de audio y video mapa. Se disponga la urgente incorporación y acceso a mi parte de la totalidad de las comunicaciones (audios y video mapa) de fecha 12/10/18, desde las 6:00 a 14:00 horas local, correspondientes a) La Torre de control de Aeroparque; b) Centro de Control de área Ezeiza (TMA). Audios de las coordinaciones efectuadas por la Torre de control de aeroparque con los Ad. San Fernando y El Palomar. Pedido éste formulado en fecha 16/10/18, como surge de la documental que se acompaña.

2.- INFORMATIVA.

- Al servicio CNS Aeroparque Jorge Newbery .-Se requiera para la misma fecha y rango horario al servicio CNS de Aeroparque informe: a) Si hay registro de llamadas telefónicas b) En caso afirmativo remita copia de las comunicaciones telefónicas del día 12/10/18.
- A la gerencia de Seguridad Operacional y Calidad de EANA SE a fin de que informe:
  a. La cantidad de RPI motivados en eventos airprox (pérdida de separación).

b. Transcripciones de audio efectuadas por dicha gerencia fs. 212-270 debiendo indicar: 1) la dependencia de la que se efectuaron las desgrabaciones de voz. 2) La forma en la que se realizó este procedimiento y personas que hubieren intervenido.
c. Certifique la recepción del RPI N° 2731 e indique la respuesta dada a los mismos por la gerencia a su cargo.

- Informativa a la Administración Nacional de Aviación Civil con el siguiente objeto:
  a) Remita antecedentes y en particular informe de seguridad operacional/ análisis de riesgo que esa autoridad hubiere realizado con motivo de la publicación de la AIC A09/2018, con especial ponderación de los Ad. El Palomar y San Fernando.
  b) Indique si la AIC A09/2018 establece métricas de separación de aeronaves (en tiempo y en distancia longitudinal) para las pistas 05/23 y 17/35 que se corresponden a los Ad. San Fernando y El Palomar respectivamente.

- Si a la fecha de la publicación de dicha AIC los valores disponibles sobre capacidad de pista y capacidad de sector para la CTR Aeroparque, y capacidad de sector TMA Baires.

- Indique los valores aprobados/publicados sobre capacidad de pista y capacidad de sector para las dependencia ATS mencionadas en el punto precedente con expresa mención categoría "capacidad en simultáneo".

- En reserva, en caso de que esa instrucción –o en su defecto de la Empresa- desconozcan la información obrante en la pag. Web www.anac.gov.ar, se libre oficio a dicha autoridad aeronáutica a fin de que certifique la autenticidad/veracidad de la información publicada, acompañándose extracto.

- Certifique la recepción de los: PNSO N° 7268 y 7331 e indique la respuesta dada a los mismos.

- Informativa a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) a fin de que informe a) cantidad de PNSO recibidos y analizados con motivo de pérdidas de separación en los Ad Aeroparque, Palomar, San Fernando, Ezeiza desde agosto 2016 a diciembre 2018 inclusive, debiendo indicar las medidas de mitigación sugeridas al respecto.

- informativa a la Federación Internacional de Controladores de tránsito aéreo a fin de que informe a) fecha y contenido del requerimiento de asistencia técnica de dicha federación respecto del servicio de aproximación de Aeroparque. b) informe de dicha federación de la visita realizada a la torre de control de Aeroparque Jorge Newbery, con especial relación a las aproximaciones múltiples y simultáneas.

3.- PRUEBA DOCUMENTAL

Se acompaña la siguiente, solicitando su agregación:

*Presentación ATEPSA en fecha del 22/11/2018: Informe situación operativa Torre de Control Aeroparque.

*Copia nota EANA N° 770 en fecha 12/12/2017, suscripta por el Gerente de Operaciones.

*Acta de fecha 12/01/2017: Mesa técnica Aeroparque (se destaca la participación de Karina Barboza y por la empresa el Lic. Esteban Mendoza y Silvana Enríquez).

*Presentación ATEPSA denunciando el traslado de Martin Taborda en fecha 29/11/2017.

*Presentación de ATEPSA de fecha 12/01/2018 (documento de trabajo para la mesa técnica, sin respuesta a la fecha).

*Nota ATEPSA de fecha 12/01/2018, ampliándose el cuestionamiento del traslado de Martin Taborda.

* Presentación ATEPSA 2/5/18 Titulado: situación torre de control Aeroparque. Sin respuesta

* Copia presentación ATEPSA de fecha 14 de agosto 2018 s/ solicita extensión de plazo para formular observaciones s/ capacidad pista SABE, calculo capacidad de sector CTR Aeroparque.

* Respuesta EANA presentación anterior NOTA EANA 751. Fecha 3/9/18 (reunión 14/9/18 no se confeccionó acta) se pasa de 30 aeronaves hora a 39 aeronaves hora.

* Posición ATEPSA Audiencia pública 221 Ministerio de Transporte de la Nación. Sello recibido ANAC 5/10/18. Se denuncia el impacto del crecimiento del tránsito aéreo en la CTR Aeroparque, y Terminal Baires - ACC EZE. La falta de publicación por parte de ANAC de mediciones sobre capacidad de pista, capacidad de sector y capacidad de plataformas. La implantación de nuevos procedimientos sin el respectivo análisis de riesgo y sin considerar el tiempo que demanda la instrucción sobre los mismos. Se reitera la situación de Aeroparque ya denunciada en la Audiencia pública El Palomar.

* TCL de los sumariados, fecha 12/10/18 s/relevo turno.

* PNSO 7268/2018, 7331/2018, RPI 2731. Nota presentada al Jefe ANS Aeroparque informando eventos del día 04/10/18 (remitido por mail institucional al Jefe ANS) Karina Barboza.

* Copia de la presentación de ATEPSA -por esta representación letrada suscrita- al Presidente EANA SE de fecha 16/10/18 solicitando la estricta reserva y conservación de los registros de audio y video correspondientes al turno A de fecha 12/10/18 tanto de la Torre de Control de Aeroparque como del Centro de Control de Área EZEIZA. También se requiere la conservación de los registros de audio y video de fecha 4/10/18 y 8/10/18.

* Impugnación régimen sumarial EANA de fecha 14/11/18.

*Respuesta EANA a la impugnación régimen sumarial CD N° 902022343

* Acta CoPP de fecha 21/12/18 donde se acuerda dejar sin efecto traslado de los sumariados: Barboza, Chiodelli y Arosteguichar.

4.- **INFORMACIÓN EN PODER DE LA JEFATURA DE SUMARIO**.

Se requiere a esa instrucción indique la cantidad de sumarios disciplinarios que se hubieran abierto desde 1/8/16 a la fecha por eventos airprox/pérdidas de separación, asimismo deberá indicar cuántos de ellos corresponden a Aeroparque.

5.- **TESTIMONIAL**

Se cite a prestar declaración testimonial a los siguientes dependientes EANA:

- Jorge Cornelio. Jefe Departamento Normativa EANA.
- Graciela Salazar, Jefa Seguridad Operacional Aeroparque Jorge Newbery
- Claudio Zúngaro, Jefe ACC EZE.
- Délfor Pedraza.
- Ricardo Amoresano, Jefe de Torre de Control Aeroparque.
- Alejandro Sosa, Jefe de Instrucción Torre de Control Aeroparque.
- Carlos Benavidez, delegado gremial ATEPSA Torre de Control Aeroparque, controlador presente turno A 12/10/18, también relevado por directiva del Gerente Operativo.

6.- **SUSPENSIÓN PLAZOS PARA CITACIÓN CTA SUMARIADOS**.

Sin perjuicio de las garantías y derechos que resultan de aplicación, las que serán ejercidas en el tiempo oportuno, se requiera se suspenda la citación a los sumariados hasta tanto esta defensa acceda a los registros de audios y video mapa de la totalidad del turno A de la Torre de Control Aeroparque y TMA Baires del día 12/10/18.

7.- PERICIAL

Técnica en reserva, luego de la disposición de los audios y videos solicitados. A IFATCA (Federación Internacional Controladores de Tránsito Aéreo) a fin que emita un informe técnico a partir de la observación/lectura de video mapas y audios correspondientes a los eventos en estudio, que indique: a) espaciamiento entre aeronaves b) si se observa la pérdida de etiquetas en la representación radar, en cuyo caso cuáles y durante cuánto tiempo; b) ordenamiento y niveles de vuelo otorgados, c) velocidad indicada.

XII.- DERECHO.

El presente descargo se fundamenta en las disposiciones de la CN en las disposiciones del CCT N° 1512, leyes 27.161 (art. 18), Leyes 23.551, 23.592 y L.C.T; Convenios de la Organización Internacional del Trabajo N° 87 y 98 incorporados ambos al derecho interno con rango supra legal (art. 75 CN), Convenio OIT N 158, Políticas y protocolos EANA SE PIT y respeto a la dignidad humana y diversidad, doctrina y jurisprudencia aplicable. Sobre este punto destaco la doctrina del Comité de Libertad Sindical de la OIT, como de la Comisión de Expertos de dicha Organización en relación a los mecanismo de participación y consulta aplicables a las organizaciones gremiales que representan controladores de tránsito aéreo, conforme casuística de dicha organización.

Se invoca como la normativa específica:
Documento OACI 4444 "Planificación para los servicios de navegación aérea-Gestión ATM". Capítulo 6.
Anexo 15 OACI "Servicios de Información Aeronáutica". Capítulos 1 "Definiciones" y 7 "Circulares de Información Aeronáutica".
Resolución ANAC N° 269/2017 "Reglamento de los servicios de tránsito aéreo República Argentina". Subsección 5.
MANOPER ATM "Manual de Operaciones del Gerenciamiento de los Servicios de Tránsito Aéreo". Capítulo 6
AIP PARTE AD. SABE, SADF, SADP.
AIC A05/2018 "Implantación del servicio de gestión de flujo de tránsito aéreo (ATFM) en la FIR EZEIZA".

XIII.- RESERVAS

- **RESERVA CASO FEDERAL**

Efectúo desde ya expresa reserva del caso federal en los términos del art. 14 de la ley 48, para ocurrir por ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, por encontrarse comprometidos derechos de raigambre constitucional (art. 14 bis, 18) como así también en los alcances de la ley 27.161 que establece la prohibición de despido sin causa, y concibe la prestación de los controladores de tránsito aéreo sumariados como "servicio público esencial", habiéndose invocado cuestiones de "seguridad operacional en las operaciones aéreas" que resultan materia federal suficiente.

- **IFATCA**

Encontrándose la asociación gremial que represento afiliada a la federación Internacional de Controladores de tránsito Aéreo –IFATCA- ámbito profesional al que esta organización ha requerido asistencia técnica s/ las materias que versa el presente sumario y de manera específica respecto de Aeroparque Jorge Newbery.

- **ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)**

Efectúo expresa reserva de ocurrir por ante el Comité de Libertad Sindical OIT y/o ante la Comisión de Expertos de dicha organización en virtud de los Convenios OIT N° 87, 98 como así también las recomendaciones de ambas instancias de la OIT en relación a las relaciones colectivas de trabajo de las organizaciones sindicales que nuclean controladores de tránsito aéreo.

- **INADI**

En virtud del planteo de discriminación y segregación por motivos gremiales que se deduce como defensa de fondo.

XIV.- PETITORIO

- Me tenga por presentada en el carácter invocado.
- Tenga por acreditado el consentimiento artículo 22 decreto 467/88 con la suscripción del presente por parte de los sumariados.
- Tenga por evacuado en el periodo de prórroga otorgado el informe del art. 9 régimen sumarial EANA.
- Se incorpore al presente expediente la documental acompañada en particular: a) pedido de de audios y video mapas requerido en fecha 16/10/18 b) La impugnación al régimen sumarial c) La documental omitida en los legajos de los sumariados: Barboza, Taborda y Chiodelli.
- Tenga presente a los efectos que correspondiera la prueba que ha sido reconocida, sin perjuicio de su insuficiencia que se reduce a: video mapas, transcripciones de audio (incompletas), fajas de progreso de vuelo, informe Met. fs 270/280.
- Tenga por impugnado el informe art. 9, conforme planteo de nulidad que se deduce.
- Tenga presente el planteo deducido en relación a la falsedad de la denuncia que motiva el presente sumario.
- Tenga por deducido formal planteo de represalias y persecución laboral respecto de controladores de tránsito aéreo sindicalizados comprometidos con la seguridad operacional.
- Tenga subsidiariamente por ofrecida la prueba.
- Se decrete la nulidad de todo lo actuado.

Tener presente lo manifestado,
SERA JUSTICIA

EANA S.E.
14 NOV 2018
RECIBIDO NO
VALIDA CONFORME

IMPUGNA REGIMEN DISCIPLINARIO EANA SE- PLANTEA NULIDAD TRASLADOS PREVENTIVOS POR INOBSERVANCIA DE LO DISPUESTO EN EL ACTA ACUERDO DE TRANSFERENCIA Y CCT 1512/16.

Sr. representante legal EANA SE

Sr. Gerente de Legales y Transparencia Corporativa

EANA SE

Mariela F. Lopez, Tº 50 Fº 553 CPACF- en mi doble condición de abogada Apoderada de la Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación -ATEPSA-, personería obrante ante esa firma a la que me remito, y letrada patrocinante de los afiliados a la organización gremial que represento, controladores de tránsito aéreo, habilitados en el servicio de aproximación torre de control Aeroparque Jorge Newbery – art. 22 dto. 467/88 ley 23.551- comprendidos en el sumario Expte. Nº 5/2018, a Ud. me presento y como mejor proceda en derecho digo:

I.- **OBJETO**.

Que en el carácter invocado y siguiendo instrucciones de mi mandante vengo a plantear formal impugnación al régimen disciplinario sumarial impuesto por EANA SE aprobado eçen fecha que se desconoce, en particular el punto 7.2.a (traslado preventivo) del mismo, por afectar con manifiesta ilegalidad los alcances del CCT Nº 1512/16 –suscripto entre mi representada y la EANA SE-, como así también las disposiciones de los art. de la LCT, ello a tenor de las consideraciones de hecho y de derecho que a continuación expondré.

II. **FORMALIDADES**.

1.El régimen sumarial que aplica esa Empresa no se encuentra publicado ni ha sido notificado a los distintos trabajadores comprendidos en el CCT 1512/16.

2.Lo expuesto en el punto precedente alcanza a la organización gremial que represento.

3. Que por elementales principios de buena fe reconozco que luego de la audiencia de fecha 16/10/18 en el marco del Expte. sumario Nº 3/2018, la Jefa del departamento Sumario de dicha Empresa remitió por mail a la representación letrada de esta organización el mismo. El señalamiento efectuado es a los fines de advertir que las consideraciones que se siguen serán en base a dicho instrumento normativo (ANEXO), único al que se tiene acceso.

4. Que la presente impugnación se interpone ante esa gerencia en mérito a las siguientes causales: a) se desconoce la estructura de la Empresa la que no se encuentra publicada, y la competencia resultante en la materia objeto de impugnacion; b) Es esa gerencia la que ha asumido la respuesta individual a

Mariela Fabiana López
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 CPACF
CUIT 27-20541[illegible]

Mariela Fabiana López

EANA SE
FOLIO
647

que solo impone las directivas al instrumento a dictarse con posterioridad, pero que no regula ni su contenido ni su procedimiento. Esta conducta es un daño enorme a la libertad sindical en todas sus dimensiones. Resultando un principio elemental del derecho que las normas (aun cuando se traten de procedimientos internos) requieren el conocimiento efectivo de los sujetos a los que será aplicada dicha normativa, y por aplicación del principio de buena fe en materia de relaciones laborales, (máxime cuando se trata de una materia contemplada en el CCT vigente) puesta en conocimiento de la entidad gremial a los fines que resulten. Estos principios no se han observado, y se ha forzado irregularmente y con manifiesta arbitrariedad la materia convencional. Estese a los alcances de lo dispuesto en el art. 1º del CCT 1512/18, que impone directivas claras a todos los procedimientos/reglamentos que "La Empresa" dicte de manera unilateral y que pudieren afectar los derechos y garantías consagrados en el CCT vigente.

4.- Bajo estas premisas será analizado el régimen disciplinario/sumarial que en Anexo I (se insiste se desconoce la autoridad que lo aprobare) :

a) En líneas generales puede afirmarse que transcribe algunas (no todas) las disposiciones del **Dto. 467/99**. Es llamativo que no indique sobre qué normativa se apoya considerando que las disposiciones del acta acuerdo de transferencia y del CCT remiten a las garantías del debido proceso vigente al tiempo de la transferencia del personal.

Este Decreto, como surge de sus considerandos, resulta el aplicable a la ley 22.140 (régimen jurídico básico de la función pública). Demás está decir que dicha ley NO se encuentra vigente, por cuanto fue dejada sin efecto por la ley marco de regulación del empleo público nacional Nº 25.164, y desde hace años el régimen de la ley 22.140 es el CCT sectorial SINEP (ex SINAPA).

El detalle no es menor porque hay diferencias sustanciales entre el régimen de la ley 22.140 y la ley marco de regulación del empleo público nacional en todas las materiales reguladas. Y en lo que al objeto de la impugnación resulta, se destacan las siguientes materias: deberes (nótese que la ley marco elimina el carácter perentorio del cumplimiento de la orden para supeditarla a la ***legalidad*** y a la ***juridicidad)***; Prohibiciones (la ley marco incorpora la prohibición de desarrollar toda acción u omisión de discriminación por los motivos que enumera como así también ***"cualquier otra condición o circunstancia personal o social"***; y régimen disciplinario: la ley marco establece taxativamente las causas y sus sanciones. Sanciona el principio "non bis in idem", graduación de la falta, además de suprimir la falta de respeto y negligencia como causal de apercibimiento y suspensión, entre otros. En lo que a esta impugnación respecta, introduce modificaciones importantes en materia de "medidas preventivas".

Existe un amplio debate, y actuaciones judiciales en trámite que le constan en relación a si los trabajadores transferidos a la EANA integraban o no la Administración Pública Nacional. Ahora bien ambas partes coincidimos (en dichas actuaciones) en que el colectivo laboral transferido no estaba incorporado a la negociación colectiva.

De lo expresado se desprende sin ningún tipo de equívocos que el régimen legal cuyas garantías imperativamente debía observar la EANA SE a los fines de la confección del reglamento disciplinario no era otro que el que surge de la Ley marco de regulación de empleo público nacional Nº 25.164.

Fabiana López
ABOGADA
T° 55 F° 55 CPACF
CUIT 27-20341853-0

sumarios administrativos, que nunca podrán exceder de seis (6) meses de cometido el hecho o la conducta imputada.

De lo expresado se concluye que el reglamento disciplinario sumarial de EANA no observa en materia de traslados preventivos las garantías del debido proceso de la ley marco de regulación de empleo público nacional, que impone la directiva de **fundamentar la decisión de traslado conforme los límites que se enumeran**. También la ley marco elimino la referencia a la distancia del lugar de traslado.

Que lineamiento normativo siguió entonces? El decreto 467/99? Veamos:

> Dto. 467/99 ARTICULO 53. — Cuando la permanencia en funciones fuera inconveniente para el esclarecimiento del hecho investigado, la autoridad administrativa competente podrá disponer el traslado del agente sumariado. Este se hará efectivo **dentro del asiento habitual de sus tareas**, y de no ser ello posible, a no más de 50 km. del mismo por un plazo no mayor al establecido para la instrucción sumarial.
>
> El traslado del agente sólo puede exceder el período señalado, en los supuestos en que, por resolución fundada del superior, se amplie el plazo de instrucción y aún resulte inconveniente la presencia del imputado en el lugar de revista.
>
> Aparentemente la EANA optó por la solución del Dto 467/99. Pero aun aplicando una normativa asociada a otra derogada por imperio de la ley marco de empleo publico, ***aplico un régimen aún más restrictivo aun***. En efecto, el Dto. 467/99 impone que el traslado debe hacerse en el "asiento habitual de su lugar de tareas", y solo cuando esto no es posible habilita el desplazamiento geográfico en el exceso de distancia máxima que señala.
>
> Advierto también la errónea solución que adopta al extrapolar sin mas análisis que la conveniencia patronal en el refuerzo de los poderes de dirección, la "determinación de la autoridad administrativa competente".

El simple confronte de las normativa mencionada precedentemente que se corresponden a las medidas preventivas que la instrucción pueda dictar durante la sustanciación del sumario da cuenta de que el reglamento se aparta de la directiva que ambas partes acordáramos en oportunidad de suscribir el acta acuerdo de transferencia y el CCT, por aplicación de lo dispuesto en el art. 38 de la ley marco de regulación de empleo publico nacional.

En efecto el reglamento prescinde de la necesaria motivación de un traslado preventivo cuando el trabajador comprendido en la investigación sumarial es "aparatado de sus funciones normales y habituales en la dependencia en la que revista". Y mas aun esta facultad discrecional se adopta con apego a una normativa derogada por la propia ley marco de empleo público nacional (la limitación de los 50 km surgida de un régimen de facto.

5.- Aclarado y denunciado el marco normativo que debió observar EANA SE, en lo que a garantías del debido proceso respecta, la posición de esta organización es

No enerva esta conclusión el hecho, esencial por cierto de que los trabajadores traslados a la EANA e incorporados al régimen de la LCT, tengan protección amplia contra el despido sin causa, o si se prefiere la prohibición dirigida a la empleadora de despedir sin expresión de causa.

No se trata solo de una garantía tendiente a preservar la estabilidad de la que gozaban los trabajadores transferidos, sino que recepta también las consecuencias de encuadrar una actividad –y la prestación laboral- dentro del concepto de servicio publico esencial, con la obvia restricción de derechos que ello conlleva.

De igual manera ningún reglamento interno de la empresa puede vulnerar las disposiciones del convenio colectivo de trabajo. Máxime cuando este reglamento se mantuvo reservado, sin publicación ni conocimiento a los trabajadores ni a la entidad gremial signataria de dicho CCT.

Las facultades disciplinarias de la EANA como empleadora son las que surgen del capitulo VII "**derechos y deberes de las partes**" de la LCT. A diferencia de lo que acontece en materia de empleo publico, todas estas facultades deben ser ejercidas con criterio de funcionalidad y con los límites que allí se establecen evitando toda forma de abuso de derecho.

El traslado preventivo durante la sustanciación de un régimen disciplinario, sin motivación quebrante las disposiciones y garantías de la LCT, en el capitulo señalado.

III 2.- **INOBSERVANCIA DE LAS DISPOSICIONES DEL CCT**.

El régimen disciplinario de la EANA, quebranta las disposiciones del CCT 1512/16, al no observar las garantías que surgen de articulo 1º (en su totalidad) , por cuanto se reafirma la condición del trabajador como sujeto preferente tutela jurídica (de lo que se deriva la obligación de la empleadora de "motivar" las razones por las cuales se restringe –aunque sea preventivamente- el goce de derechos, e incorpora los postulados del "trabajo decente".

El CCT en este articulo no solo reafirma la concepción funcional que consagra la LCT de los derecho y deberes de las partes, sino amplia la concepción de la Empresa "socialmente responsable y ciudadana" que no se limitenexclusivamente al cumplimiento de sus obligaciones jurídicas , sino que vaya mas allá del cumplimiento legal, integrando voluntariamente a sus prácticas, tanto operativas como comerciales consideraciones de índole ética, social y medioambiental.

En mismo articulo impone "evitar por todos los medios a su alcance, que cualquier miembro de la comunidad laboral que integran pueda desarrollar conductas susceptibles de ser calificadas discriminatorias". El régimen disciplinario, debiera encaminarse bajo este andamiaje, eligiéndose una solución contraria: la no motivación de decisiones que "alteran" el contrato y la relación de trabajo.

Art. 10 (obligaciones de la Empresa): garantizar la ocupación efectiva de acuerdo con su calificación laboral, ***salvo por razones fundadas***., "abstenerse de aplicar sanciones disciplinarias sin justa causa que constituyan una modificación del contrato de trabajo. El lugar de prestación de la tarea es un elemento central del

Mariela Fabiana López

EANA S.E.
FOLIO
650

norma proclama, a fin de no configurar un abuso de derecho; o una sanción encubierta y prohibida.

IV. **APLICACIÓN CONCRETA**. Vías de hecho lesivas de derechos constitucionales. Bajo este ácapite fijo posición en el carácter invocado a las CD que en su condición de gerente de legales y transparencia EANA SE remitiera a los trabajadores en respuesta a las intimaciones fehacientes por el desplazamiento de la totalidad de un turno operativo en fecha 12/10/18.

Como se expresara al inicio, la impugnación formulada no es abstracta, sino que se impulsa en un caso concreto. El **desplazamiento de TODO un turno operativo** de controladores de transito aéreo en la torre de control de aeroparque Jorge Newbery, el dia 12/10 mediando una hora para la finalización del turno, por orden del Gerente de Operaciones de la empresa. Y el reemplazo de los mismos por personal **sin habilitación vigente considerando la normativa que resulta de aplicación**.

Entre los relevados de manera arbitraria e irregular se encontraba el delegado gremial de esta organización y un controlador contratado bajo la modalidad OACI. Lo expresado es una clara y flagrante violación de la tutela que surge de la ley 23.551 como asi también del Convenio OIT 87 y 135 incorporado al derecho interno con rango supralegal.

De esos 8 controladores ***"levantados"*** de sus puestos en un servicio público esencial en una dependencia de extrema complejidad como resulta ser la TWR de aeroparque, 6 (con la máxima habilitación) fueron citados por la gerencia de operaciones el dia 16/10/18. En la audiencia celebrada también participó el gerente de operaciones. Sin ser escuchados, a tres de ellos se les notificó sin fundamento alguno el traslado a otras dependencias, el que fue impugnado en el mismo acto y ratificado en forma posterior. Este hecho grave (desplazamiento) de todo un turno operativo ha sido reconocido en forma expresa en el intercambio telegráfico obrante.

Jamás en la historia de este colectivo se ha vivido una acto de esta naturaleza violenta y autoritaria que pasa inadvertida por la Empresa, esto es que el gerente de operaciones pueda disponer de una medida extrema sin causa ni trámite previo disciplinario previo, en el caso que correspondiere.

Me reservo en esta instancia los dichos del gerente de operaciones en oportunidad de labrarse el acta de fecha 16/10/18 en oportunidad de asistir profesionalmente a dichos controladores.

No advierte la EANA que ha medido una sanción indebida –y no prevista en normativa alguna- previa al impulso de la investigación que pone en crisis todo lo actuado con posterioridad, pese a la formalidad que se le quiere asignar.

Tan grave y contradictorio resulta este extremo para la finalidad del servicio publico esencial, que de los 6 controladores relevados citados, luego de la audiencia a tres de ellos (los que no fueron trasladados) se les notificó que debian retomar sus tareas normales y habituales al dia siguiente, y en estas condiciones prestan funciones actualmente.

los Cta Barboza, Chiodelli y Arosteguichard durante la totalidad del plazo de sustanciación del sumario.

c) Tenga presente el plexo factico y normativo en el que se fundamenta la impugnación al reglamento disciplinario sumarial.

d) Absténgase de invocar el CCT 1512/16 como fundamento del régimen disciplinario que aplica, bajo apercibimiento de las acciones legales que correspondan.

e) Tenga presente el derecho a ampliar el presente una vez que se acredite la publicidad/notificación a los trabajadores comprendidos en el CCT 1512/16 de la totalidad de la disposiciones que aprueban el reglamento administrativo sumarial vigente, como asi también el acceso al dictamen jurídico –si es que existiere- que motiva la aprobación del reglamento, lo que de manera expresa solicito.

f) Tenga presente, y efectúe las comunicaciones que estime, que la decisión de hecho de la gerencia de operaciones de fecha 12/10/18, trasciende una cuestión individual/plurindividual para inscribir la motivación de un conflicto colectivo de trabajo entre ATEPSA-EANA SE, en un contexto donde el reclamo reporte de las condiciones de trabajo vigente.

g) Absténgase de perfeccionar perjuicio material alguno derivado de una medida nula.

h) Efectúo expresa reserva de derechos en atención a la índole de derechos afectados.

Mariela Fabiana López
ABOGADA
T°50 - F°655 CPACF
CUIT 27-20541550-0

FOLIO 659

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Expte Nro. 05/2018

Ciudad de Buenos Aires, 01 de febrero de 2019

Proveyendo la presentación de fs. 586/654:

Tiénese a los Sres. Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907) por presentados, por formulados sus descargos y por ofrecida la prueba.

Tiénese presente lo manifestado por los sumariados en sus descargos dejando constancia que las imputaciones e impugnaciones deducidas serán resueltas, luego de producida la prueba allí ofrecida, en la oportunidad procesal correspondiente.

Rechaza planteo de nulidad: Considerando que el planteo de nulidad que la defensa articula en el punto VIII del descargo, resulta una simple manifestación de disconformidad con el contenido del informe previsto en el artículo 9 del reglamento sumarial, especialmente con la valoración de la prueba producida en la etapa investigativa de cargo, corresponde determinar su procedencia atento la ausencia de justificación jurídica.

En primer lugar, el planteo efectuado por los dependientes sumariados carece de enunciación del perjuicio concreto que los actos atacados configuran más allá de afirmaciones genéricas y dogmáticas traducidas en la mengua de su derecho de defensa o que el vicio esgrimido (presupuesto inicial) resultare suficiente para invalidar las actuaciones, sin expresar concretamente el detrimento sufrido con ello.

No demuestran, en consecuencia, los nulidicentes de qué modo los extremos invocados, más allá de la evidente la discrepancia con los elementos probatorios colectados y merituados por esta instrucción, resultaren eficaces a los fines de justificar una inexistente afectación de su derecho de defensa, lo que torna improcedente la nulidad perseguida.

Debe tenerse en cuenta entonces que las nulidades procesales, además de ser de declaración restrictiva y constituir un remedio extremo, sólo proceden cuando la violación de las formalidades que las conforman devienen en un perjuicio real y concreto para la parte que las invoca, pero no cuando se las postula en el solo interés de la ley o para satisfacer pruritos formales desprovistos de todo interés práctico (conf. entre otros P.I., 2007, T°I, F°76/79 y PI 2003 T° III F°455/457, Sala I).

En idéntico sentido, más allá de evidenciar de manera harto reiterativa su disconformidad con la promoción de las presentes actuaciones, no explican los sumariados cuál es el perjuicio concreto experimentado a los fines del correcto y debido ejercicio de su derecho de defensa, destacando que la totalidad de la prueba, que la defensa entiende fuera *sesgada* por la instrucción, se encuentra glosada en las actuaciones, destacando que es potestad de la instrucción la consideración de aquellos elementos probatorios que resulten eficaces a los fines de dilucidar los hechos investigados, no encontrándose obligada a merituar la totalidad de la prueba sino aquella que, según su entender, resulte conducente a tal efecto.

En definitiva, toda articulación nulitiva debe contener, en términos claros y precisos, la alegación y demostración que el presunto vicio o irregularidad, ha causado un *perjuicio cierto e irreparable* y la mención de las defensas que no se pudieron oponer constituyendo la pérdida de elementos probatorios únicos e irremplazables, extremos que no se verifican en la especie, tornando improcedente la nulidad argüida, en cuya virtud se rechaza la pretensión de los nulidicentes.

Respecto de lo manifestado en el punto X) de la presentación en cuestión, se le hace saber a la defensa que su contenido no sólo excede el objeto del sumario, sino que pretende introducir cuestiones de carácter colectivo que resultan improcedentes en el ámbito de la investigación sumarial, en cuya virtud, atento la imposibilidad de desglose, no será considerado en los presentes actuados.

Desglose de documental: Atento que el punto XI. 3) OFRECE PRUEBA DOCUMENTAL del descargo de los sumariados, contiene documentación ajena y anterior a los sucesos ventilados en la presente investigación, y conforme lo expuesto en el párrafo que antecede, se desestima su agregación como prueba documental. Consecuentemente, se ordena el desglose de la documentación que a continuación se detalla:

* Presentación Atepsa en fecha 21/11/2018: Informe situación operativa Torre de Control Aeroparque
* Copia Nota EANA N° 770 en fecha 12/12/2017, suscripta por el Gerente de Operaciones
* Acta de fecha 12/01/2017: Mesa técnica Aeroparque
* Presentación Atepsa denunciando el traslado de Martín Taborda en fecha 29/11/2017
* Presentación de Atepsa de fecha 12/01/2018
* Nota Atepsa de fecha 12/01/2018 ampliando cuestionamiento del traslado de Martín Taborda
* Presentación Atepsa 02/05/2018 titulado Situación torre de control Aeroparque
* Copia presentación Atepsa de fecha 14/08/2018 titulada solicita extensión de plazo para formular observaciones s/ capacidad piste SABE
* Respuesta EANA presentación anterior NOTA EANA N° 751 de fecha 03/09/2018
* Posición Atepsa Audiencia Pública 221 Ministerio de Transporte de la Nación

Hágase saber que la documentación identificada precedentemente será reservada en Mesa de Entradas para su retiro por la parte interesada.

Proveimiento de pruebas ofrecidas por los sumariados:

a) Registro de audios y video mapa: Atento lo peticionado en el punto XI.1) se hace saber a la representación letrada de los sumariados respecto de la imposibilidad material de ordenar la producción de la prueba referida al contenido de audio y video mapa de la totalidad de las comunicaciones de fecha 12/10/2018 desde las 06:00 a 14:00 horas local, toda vez que la misma únicamente se reserva por espacio de 30 días, conforme lo establece la normativa vigente: ANAC Normas y procedimientos de Telecomunicaciones en jurisdicción Aeronáutica – Parte I punto 4.4.1.2 "plazos y elementos de archivo"; Reglamento ATS ; y PROGEN- ATM → [illegible] de
Consecuentemente, atento la inexistencia del material cuya reserva se pretende, se declara de producción imposible el medio de prueba peticionado por los sumariados, dejando constancia que se desconoce el pedido a que hace referencia, atento que no fue cursado en el marco de la presente investigación sumarial

?

b) Informativa:

i) al servicio CNS Aeroparque Jorge Newbery a fin de que informe si hay registros de llamadas telefónicas del día 12/10/2018 y en su caso, remita copia de las mismas

ii) a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad de EANA SE a fin de que informe: 1) la cantidad de RPI motivados en pérdida de separación (airprox); 2) dependencia que efectuó las desgrabaciones de voz obrantes a fs. 212-270, la forma en que se realizó y personal interviniente; y 3) certifique la recepción del RPI 2731 e indique respuesta dada

iii) a la ANAC a fin de que informe: 1) remita antecedentes y en particular informe de seguridad operacional que se esa autoridad hubiere realizado con motivo de la publicación de la AIC A09/2018, con especial ponderación de los Ad. El Palomar y San Fernando; 2) Indique si la AIC A09/2018 establece métricas de separación de aeronaves (en tiempo y en distancia longitudinal) para las pistas 05/23 y 17/35 que se corresponde a los Ad. San Fernando y El Palomar; 3) Si a la fecha de publicación de dicha AIC los valores disponibles sobre capacidad de pista y capacidad de sector

para la CTR Aeroparque y capacidad de sector TMA Baires; 4) certifique la recepción de los PNSO 7268 y 7331 e indique la respuesta dada a los mismos

iv) a la JIAAC a fin de que informe: 1) cantidad de PNSO recibidos y analizados con motivo de pérdida de separación en los Ad de Aeroparque, Palomar, san Fernando, Ezeiza, desde agosto de 2016 a diciembre de 2018 inclusive, debiendo indicar las medidas de mitigación sugeridas al respecto.

Dejase constancia que la prueba de informes peticionada a organismos/dependencias distintas de EANA SE (ANAC – JIAAC), deberá confeccionarse y diligenciarse por la parte interesada, debiendo acreditar su diligenciamiento dentro de los diez (10) días hábiles de la notificación de la presente.

iv) Respecto de la reserva efectuada en relación a la información publicada en la página web de ANAC por resultar difusa la solicitud, atento que no individualiza la información en concreto que pretende que esta instrucción reconozca, no ha lugar.

v) En idéntico sentido, respecto de la solicitud de informes a IFATCA, no resultando conducente a los fines de la dilucidación de los sucesos investigados y tratándose de un organismo ajeno a la controversia no ha lugar a la prueba informativa peticionada

c) Documental: Agréguese la documental detallada en el punto XI 3) con excepción de aquella cuyo desglose fuera dispuesto en el acápite DESGLOSE DE DOCUMENTAL del presente

d) Información en poder de la Jefatura de Sumarios: A lo solicitado en el punto XI 4) no ha lugar por improcedente e inconducente. Toda información contenida en sumarios, o cualquier dato estadístico referidos a ellos, resultan de carácter reservado para terceros ajenos a las cuestiones allí ventiladas.

LA 1: INVOCRAÑAS N ACIEA.
ESO A LA Toda

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

e) Testimonial: Atento que la nómina propuesta por los sumariados excede el máximo de cinco (5) testigos, previsto en el reglamento sumarial, se intima los intima a adecuar la nómina, bajo apercibimiento de reducir esta instrucción la nómina, eliminando los dos (2) últimos testigos de la lista contenida en el punto XI. 5)
Consecuentemente, cítese a declarar a los Sres. Claudio Zúngaro, Jorge Cornelio y Graciela Salazar, el día 19 de febrero de 2019 a las 10 hs, suspendiendose la fijación de audiencia para los restantes testigos hasta tanto los sumariados cumplan con la reducción ordenada precedentemente.
Se deja constancia que los testigos referidos deberán presentarse munidos de sus correspondientes DNI y que las audiencias se tomarán a la hora fijada en punto.

d) Declaración de los sumariados: tiénese presente lo manifestado en el punto XI.6)

e) Pericial técnica: estese a lo dispuesto en el punto b).v) de presente

Notifíquese la presente providencia a los sumariados en el domicilio constituido en estas actuaciones por su representación letrada, y a los testigos citados de manera personal en su lugar de trabajo.

María Lujan Mata
Jefa de Dpto. de Sumarios
EANA S.E.

REGLAMENTO SUMARIAL =
INDEPENDENCIA ~~SUMARIAL~~ FUNCIONAL DE LA INSTRUCCIÓN
DEBERES DE LA INSTRUCCIÓN

Se ha señalado punto por punto los errores en los que ha incurrido la instrucción, tanto en la apreciación de los hechos como en la aplicación del derecho. No hay disconformidad, sino un ataque directo y pertinente a la fundamentación del informe.

No existe una sola prueba que no haya sido abordada sin precisar el yerro en el que esa instrucción incurrió.

Agravia a que se afirme que no hay enunciación de perjuicio, que los actos atacados configuran más allá de afirmaciones genéricas y dogmáticas traducidas en su mengua del derecho de defensa y que no se expresa concretamente el detrimento sufrido. ES FALSO. Y a lo expresado oportunamente me remito.

Dogmática y genérica es la conclusión del rechazo del planteo. ¿Qué garantías de debido proceso hay en el sumario en curso si la instrucción no ha considerado un solo planteo articulado por la defensa? Recordaré algunos:

- Relevo de la totalidad del turno operativo y su reemplazo por personal no habilitado (probado en la constancia del libro de turno de la dependencia).
- Asignación de tareas a los tres restantes controladores sumariados sin ningún tipo de explicación.
- Traslado de tres controladores sumariados, desconociendo las condiciones de prestación de servicio y de habilitación. No asignación de tareas.
- Idéntica atribución de responsabilidad, sin considerar siquiera la imposibilidad material de que los seis estuvieran en sus puestos de trabajo al momento en el que habrían ocurrido los hechos.
- Pérdida de habilitaciones locales.
- Falsa denuncia de fecha 12/10/18.
- Extrema falta de consideración del descargo de fecha 19/10/18.
- Falta de conservación de los registros de audio y video, no solo los requeridos en fecha 16/10/18 sino los reiterados en la presentación de fecha 14/11/18 (impugnación régimen sumarial EANA SE- plantea nulidad traslados preventivos por inobservancia de lo dispuesto en el acta acuerdo de transferencia y CCT 1512/16)
- Mutación de los hechos denunciados. Ratificación de denuncia en fecha 7/11/18.
- Negativa injustificada a considerar los hechos previos vinculados de manera directa con los alcances del sumario y la verdadera motivación del mismo.
- Desconocimiento del derecho y procedimientos que resulta de aplicación.

- Afectación a todos los sumariados del derecho al desarrollo en la carrera en atención a los requisitos prescriptos para el acceso a puestos de mayor responsabilidad y/o designaciones provisorias,

Expreso agravio en relación a la jurisprudencia invocada. Señalando expresamente la extrema inoponibilidad e improcedencia de la jurisprudencia que invoca en materia de nulidades procesales. Ello supone asimilar este proceso a un proceso judicial, con garantías de imparcialidad y objetividad, con un juez imparcial. Nada más lejos de la cuestión aquí ventilada, donde las constancias de autos dan cuenta de que la Instrucción ha encomendado diligencias procesales propias de su función al propio denunciante, al extremo de darle la potestad de determinar si hubo o no alteración, interrupción y/o modificación de la secuencia de aproximación (la que da por probada a partir de sus manifestaciones) y ha vulnerado los plazos y diligencias que debieron cumplirse previamente.

El recurso de nulidad que se rechaza dogmáticamente y sin consideración alguna del descargo efectuado es un acto procesal por medio del cual se tiende a invalidar una resolución que adolece de vicios o defectos de forma o construcción cuando se ha dictado sin sujeción a los requisitos de tiempo, lugar y forma prescriptos por la ley. Todas estas condiciones han sido debidamente individualizadas y acreditadas en la presentación cursada en fecha 28/1/19.

El recurso de nulidad también procede contra las resoluciones que lisa y llanamente suponen la inexistencia de los presupuestos necesarios para arribar válidamente a un pronunciamiento, como acontece en el caso que se ventila.

Los vicios endilgados al informe del art. 9 del régimen sumarial son extrínsecos, intolerables y no subsanables en instancia superior.

Agravia a esta representación que se sostenga que *"...es potestad de la instrucción la consideración de aquellos elementos probatorios que resulten eficaces a los fines de dilucidar los hechos investigados, no encontrándose obligada a merituar la totalidad de la prueba sino aquella que, según su entender, resulte conducente a tal efecto."*

Este razonamiento no se ha verificado. La instrucción se ha limitado a transcribir de manera textual la denuncia y su posterior ratificación y a detallar la prueba como si con este solo hecho resultare suficiente para arribar a la formulación de cargo. ¿Qué prueba consideró conducente a su entender? Este razonamiento no está en el informe de art. 9, el que solo se limita a "copiar y pegar" sin confronte del material fáctico, de las contradicciones de la prueba reunida, ni del procedimiento que resulta de aplicación –que no individualiza- que por deporte

Mariela Fabiana López
ABOGADA
T° 50 F° 553 CPACF
CUIT 27 20541550-0

afirma que los sumariados "deliberadamente incumplieron". ¿Qué prueba existe en estos actuados que dé cuenta de esta imputación? Ninguna.

Agravia a mi parte que se rechace el planteo efectuado en el punto X – antecedentes previos jurídicamente relevantes- , en tanto afirma que su contenido excede el objeto del sumario.

Agravia a mi parte también cuando afirma "*...que pretende introducir cuestiones de carácter colectivo que resultan improcedentes en el ámbito de la investigación sumarial*" agregando que "*...no será considerado en los presentes actuados*".

La arbitrariedad del planteo es manifiesta, poniendo en crisis no solo el derecho que resulta de aplicación sino los hechos que son objeto de investigación y la denuncia que motiva las presentes actuaciones. Si algo faltaba a una investigación viciada desde su origen, en esta etapa procesal queda nítidamente acreditado que la investigación a su cargo es apenas un recurso formal para excluir a seis controladores de tránsito aéreo amparados por la garantía de estabilidad que surge de la ley 27.161. Lo que refuerza el planteo nulificante del régimen sumarial que aplica.

Afirma Ud. que el régimen sumarial no está previsto para atender cuestiones de naturaleza colectiva como la que versa el sumario. Invoco la teoría de los actos propios, porque cuanto la providencia que impugno se pone en abierta contradicción con actos jurídicos propios jurídicamente relevantes y que han causado estado y emanados de la propia autoridad que dispuso la apertura de la investigación sumaria. Si el sumario fue dispuesto –de hecho – por una cuestión colectiva, no puede Ud. tardíamente invocar que no corresponde la defensa de este extremo, y restringir de modo grosero la defensa en tal sentido.

Su planteo es nulo de nulidad absoluta, por cuanto pulveriza el ejercicio del derecho constitucional de defensa.

Señora Instructora con la misma miopía argumental que Ud. sin prueba, dio por probada la denuncia del gerente de operaciones relativa a la "intencional" alteración de la secuencia de aproximación que adjudicó a todo el turno "A" de fecha 12/10/18 (y sus respectivas mutaciones) y que tradujo en la formulación de cargos a los seis controladores sumariados, ahora invoca la improcedencia del planteo y excluye la producción de prueba. Debió advertirlo antes, o resolverlo en consecuencia. En este estado está claramente evidenciado que todo este dispendio procesal llamado "sumario" solo tiene por objeto cubrir una decisión arbitraria e ilegítima de la Gerencia de Operaciones.

Oportuno es señalar que la denominada "cuestión colectiva" tiene dos dimensiones: una cuantitativa y otra cualitativa.

Ambas dimensiones están presentes sin hesitación en las actuaciones a su cargo. La primera -y que Ud. con una animosidad que supera todos los límites de la buena fe procesal, ha ignorado deliberadamente a partir de las constancias de autos-, radica en el hecho de que la **totalidad** del turno operativo "A" de fecha 12/10/18, (incluido el delegado gremial de ATEPSA) fue relevado por orden del gerente denunciante.

La segunda dimensión de la cuestión colectiva, es el "interés colectivo", subrayándose que la imputación de cargo se base en el "incumplimiento de los procedimientos ordenados y normados", procedimientos que la instrucción no solo no ha podido individualizar sino que tampoco ha accedido a examinar la discrepancia de criterios e interpretación que se reflejan en la instrucción del sumario y que se trasladan imputándose responsabilidad a los trabajadores comprendidos en la investigación.

La prueba documental que esa instrucción excluye, versa sobre los procedimientos y la compleja situación del servicio de aproximación de aeroparque y los reclamos de los controladores a la Empresa. Existiendo identidad entre los sujetos involucrados en esos antecedentes y los comprendidos en las presentes actuaciones.

Agravia a la defensa en el análisis de este extremo, su repentino cambio de criterio, cuando la denuncia que origina las actuaciones y la posterior sustanciación del sumario que incluye el informe del art. 9 cuya nulidad se ha demandado, contiene de manera harta referencias a la cuestión colectiva.

Es de una arbitrariedad extrema que esa instrucción "olvide" los hechos y circunstancias que desencadenaron el inicio de las actuaciones. Concretamente la denuncia del gerente de fecha 12/10/18, donde afirma que "supuso" que los controladores ahora sumariado estaban llevando a cabo una "***medida interna***". ¿Quién introdujo la cuestión colectiva entonces?

Agrego además en lo que resulta de su exclusiva responsabilidad y competencia, que en la confección de su informe Ud. no dudó en seleccionar –como si tuviera a su cargo la defensa del denunciante y no la investigación de los hechos denunciados- un conjunto de afirmaciones que remiten a la cuestión "colectiva", tales como lo que alega en relación a los mails del jefe del ACC EZE en relación a la forma en la que venía trabajando Aeroparque.

Mariela Fabiana López
ABOGADA
Tº 50 Fº 553 CPACF
CUIT 27-20541550-0

Desde el inicio Ud. tuvo la certeza de estar investigando una cuestión "colectiva", de la misma manera que supo que el sindicato que represento asumió la defensa de los controladores aéreos –estése a todas las constancias que así lo acreditan- y aun así decidió seguir adelante con la investigación. Consecuentemente no puede ahora desconocer sus propios actos. Vea también la contradicción en la que incurre en su proveído resolutivo al haber aceptado sin reserva la "doble representación de quien suscribe" y la existencia de interés colectivo entendido en los términos del art. 3º de la ley 23.551. Máxime cuando invoca la disposiciones del CCT 1512/16, suscripto exclusivamente por la entidad gremial que represento y es ATEPSA la organización que ha deducido los planteos que lucen acreditados en la documental que excluye y que guardan relación directa con la investigación a su cargo.

En definitiva si se decidió la apertura del sumario por una cuestión colectiva y se niega a considerar la nulidad impetrada, no puede ahora invocar que no corresponde la prueba de dicho extremo.

Por ultimo hay en el caso un perjuicio colectivo directo a la organización que represento, admitir que el proceso no se encauce a derecho supone convalidar que cualquier trabajador comprendido en el convenio colectivo pueda ser excluido de sus derechos y garantías sin justa causa y sin garantías del debido proceso.

II. AGRAVIOS RELATIVOS A LA APERTURA A PRUEBA.

1.- Agravia a la defensa lo proveído en relación a los registros de audio y video correspondientes a los hechos ocurridos durante todo el turno "A" de fecha 12/10/18, tanto en relación a Aeroparque como ACC Ezeiza.

No solo importa una violación gravísima del derecho de defensa, sino un incumplimiento gravísimo de la instrucción, que debió garantizar la existencia y conservación de dicho soporte.

No solo no lo hizo sino que encomendó su custodia al propio denunciante. La negligencia de la instrucción vicia todo lo actuado por la contundencia probatoria que de dichos registros resulta.

Registros que además se encuentran expresamente contemplados en el CCT 1512/16 art 11° "*Teniendo en cuenta las características de las tareas que se desarrollan en la empresa, y la preservación de la seguridad de vuelo y de la operación, la empresa necesita contar con registros de grabación automática (audio y video) y/o grabaciones de voz, para el control del ingreso, egreso, desplazamiento y comunicación interna/externa del personal.*

En caso que sea necesario la empresa podrá acceder a los mismos u oír las grabaciones y/o ver los videos. También, y en caso de una investigación administrativa, podrán acceder a los mismos quienes resulten afectados y/o involucrados y/o participen de la misma."

Constituye agravio enorme su desconocimiento del pedido de reserva efectuado por quien suscribe en fecha 16/10/18, al Presidente de la EANA SE, conforme sello de imposición, agregando que "*el mismo no fue invocado en el marco de la presente investigación sumarial*". Invoco nuevamente la teoría de los actos propios y la extrema mala fe.

El pedido fue cursado el mismo dia en que el representante legal de EANA SE dispuso la apertura del sumario, solicito considere los planteos de la defensa relativos al conjunto de diligencias procesales que se cumplieron en fecha 16/10/18, al que me remito en honor a la verdad. Corresponde a esa instrucción determinar de oficio la "suerte" de ese pedido, estando legitimada para denunciar un fraude procesal orientado a "destruir prueba relevante y conducente".

Altera Ud. las reglas del debido proceso por cuanto "delegó" la investigación bajo su responsabilidad en el gerente de operaciones denunciante. Véase lo requerido sobre el particular recién en fecha 29/10/18 (fs. 74/75) a quien le encomendó precisamente el análisis de los hechos objeto de investigación. Lo que autoriza a deducir una connivencia entre todos los actores involucrados y la instrucción que debieron garantizar la conservación de dicha prueba, y asumir como en derecho corresponde las consecuencias de la "destrucción" de dicha prueba.

Esta defensa no es responsable de la demora deliberada e injustificada de la investigación en los casi tres meses que mantuvo el secreto de sumario.

2.- Agravia a la defensa que califique de "difusa" la información publicada en la página web de ANAC, inserta en el escrito de fecha 28/1/19 (pag 65-68) por cuanto se refiere con certeza a la cantidad de eventos de seguridad operacional por pérdida de separación entre aeronaves.

3.- Agravia a esta representación el rechazo por improcedente e inconducente, de la solicitud de información en poder de la dirección de sumarios. En primer lugar la entidad signataria de un convenio colectivo y de un acta acuerdo de transferencia, que debe enmarcar el régimen sumarial que aplica la EANA SE, no resulta un "tercero ajeno" a ninguna cuestión que pudiera comprometer los derechos e intereses de los trabajadores comprendidos en dicho CCT. Segundo, las actuaciones por Ud. labradas y la totalidad de la documentación obrante en este sumario, dan cuenta de que la restricción al derecho de defensa con el fundamento que Ud. esgrime, no ha resultado óbice para ventilar ante terceros

Mariela Fabiana López
ABOGADA
T 50 Fº 553 CPACF
CUIT 27-20541550-0

aspectos que deberían haberse resguardados, relativos al principio de inocencia (estese a la información dada por el gerente de operaciones de la EANA SE al gerente de Aerolíneas Argentinas (fs. 166), como así también el requerimiento por Ud. efectuado a la Dirección Provincial de Aeronáutica de Tucumán (fs. 71). Tercero, desconoce Ud. el planteo articulado por esta defensa con fundamento en la ley 23592 "Penalización de actos discriminatorios", lo que habilita lo que la doctrina laboral ha denominado "cotejo horizontal de la discriminación", que apunta a probar la solución dada a casos idénticos como a los que aquí se dirime. Como así también la aplicación del principio de carga dinámica de la prueba. Cuarto: su negativa a proveer dicha prueba (donde no se requiere ningún dato sensible) no hace más que acreditar la procedencia del planteo de discriminación articulado previamente y la sistemática afectación del derecho de defensa de los controladores sumariados sin causa alguna, resultando indubitado la afectación del principio de igualdad ante la ley y los procedimientos (esto último en relación a la cultura del reporte, los procedimientos en materia de seguridad operacional, y la doctrina emanada de esa jefatura de sumario en relación al "tratamiento del error humano").

4.- Limitación del número de testigos. Agravia a la defensa la restricción del número de testigos. Parece desconocer esa Instrucción la cantidad de trabajadores comprendidos en el sumario (seis), circunstancia por demás procedente para autorizar un número mayor, conforme surge de la ley del rito. Asimismo mayor agravio presenta su intimación que precede a la citación de tres testigos que Ud. no tiene inconvenientes en elegir. El temperamento no solo es contradictorio sino malicioso. Por ende solicito revoque decisorio y autorice a deponer a la totalidad de los testigos propuestos: Jorge Cornelio, Graciela Salazar, Claudio Zúngaro, Delfor Pedraza, Carlos Benavidez Ricardo Amoresano, Alejandro Sosa, en el orden que se menciona.

5.- Informativa a IFATCA. Reitero que dicha Federación visitó, conjuntamente con el gerente de Operaciones de EANA SE la torre de control de aeroparque a partir del requerimiento de asistencia técnica de esta entidad gremial. Su negativa infundada a permitir dicha prueba no exime a la Eana SE de las responsabilidades que pudieran caberle en virtud de las resoluciones y observaciones que dicha organización pudiera considerar en virtud de los hechos que se investigan.

III. HACE SABER.

Dejo expresa constancia que en fecha 6/2/19 me presenté en sede de esa empresa a efectuar compulsa de las actuaciones a los fines el presente. La

EANA S.E.
FOLIO
668

empleada de recepción me manifestó que la Instructora se "encontraba de vacaciones", consecuentemente no tuve acceso al expediente.

IV. PETITORIO.

Tenga por interpuesto formal revocatoria contra el rechazo a la nulidad impetrada, y contra el rechazo al planteo efectuado en el punto X) del escrito de fecha 28/1/19.

Subsidiariamente tenga por deducido formal planteo de nulidad respecto de la providencia de apertura a prueba, conforme los extremos expresados.

Disponga el tratamiento sin más trámite ni recurso de las impugnaciones e imputaciones deducidas debiendo dar certeza los actos procesales sobrevinientes los que de manera alguna son consentidos.

Proveer de conformidad,

SERA JUSTICIA

Mariela Fabiana López
ABOGADA
T° 50 F° 553 CPACF
CUIT 27-20541550-6

PLANTEA REVOCATORIA- EXPRESA AGRAVIOS- RATIFICA PLANTEO DE NULIDAD.

Sra. Instructora

Dra. Lujan Mata

Ref. Sumario 5/2018

MARIELA F. LOPEZ, abogada, personería acreditada en las presentes actuaciones, en el sumario de referencia digo:

Que en el carácter invocado vengo a articular los agravios que hacen a los derechos e intereses tanto de los trabajadores comprendidos en el proceso sumarial en curso como así también los que corresponden a la organización gremial que represento, en relación a la providencia de esa instrucción de fecha 1/1/18, notificada en fecha 4/2/19 a tenor de las consideraciones de hecho y de derecho que seguidamente expongo. Solicitando se revoque el decisorio que rechaza el planteo de nulidad articulado, y que dispone el desglose de prueba documental.

I. EXPRESA AGRAVIOS.

Se agravia a esta representación por la conclusión de la sumariante que afirma que "las imputaciones e impugnaciones deducidas por esta defensa serán resueltas luego de producida la prueba allí ofrecida, en la etapa procesal correspondiente". Ello carece de la más mínima fundamentación por cuanto hay un planteo de nulidad tanto en relación al régimen sumarial que se está aplicando como así también en relación al denominado informe de art. 9 del mismo reglamento.

Se agravia a esta representación por el rechazo al planteo de nulidad impetrado". En tan sentido se afirma que el planteo "resulta una simple manifestación de disconformidad con el contenido del informe previsto en el artículo 9 del reglamento sumarial, especialmente con la valoración de la prueba producida en la etapa investigativa de cargo", afirmándose que no hay justificación jurídica.

Esto es FALSO. Por cuanto se ha realizado una crítica concreta y razonada de la totalidad de la prueba colectada a la luz de los cargos que se imputan.

EANA S.E.

07 FEB 2019

Maria Fabiana López
ABOGADA
T° 90 F° 553 CPACF
CUIT 27-20541550-0

RATIFICA TODO LO ACTUADO POR LA REPRESENTACIÓN GREMIAL / LETRADA APODERADA DE ATEPSA - DENUNCIA DESCONOCIMIENTO DE LOS ALCANCES DEL ART. 31 INC) A DE LA LEY 23.551 - DENUNCIA NEGATIVA DE ACCESO A LAS ACTUACIONES

Sra. Instructora Sumariante y/o Instructor ad-hoc
Dra. Lujan Mata y/o Dr. Martin Dominguez

EANA S.
13 FEB 2019
RECIBIDO NO IMPLICA CONFORMI

REF. **Sumario 05/2018**

Quienes suscribimos la presente **Karina Roxana Barboza, Emanuel Siro Arosteguichar, Leonardo Gabriel Carboni, Grisel Andrea Chiodelli, María Josefina Moreno, y Martin Ariel Taborda,** todos afiliados a la ASOCIACIÓN DE TECNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCION Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACION, -ATEPSA- y comprendidos en el sumario de referencia a Ud. decimos.

I. OBJETO

Que en el carácter invocado, en legal tiempo y forma, venimos a ratificar en todos sus términos la presentación de fecha 7/2/19 realizada por la Dra. Mariela López, quien resulta ser además apoderada ATEPSA.

Que oportunamente hemos conferido autorización expresa a la entidad gremial a la que pertenecemos para que asuma nuestra representación en las actuaciones de referencia.

Que constituye una afectación grave de la libertad y autonomía sindical la intimación cursada en fecha 11/2/19, en la que esa instrucción desconoce la representación invocada y el consentimiento oportunamente prestado que no resulta sujeto a las formalidades que menciona.

Asimismo denunciamos nuevamente el trato dispensado en el día de la fecha, donde nos presentamos personalmente a ratificar la presentación ante el instructor ad. Hoc designado, y no se nos permitió cumplir dicha diligencia en las actuaciones sino por un procedimiento que es impuesto arbitrariamente. Denunciamos también que se nos impidió la vista de las actuaciones, y en consecuencia una nueva limitación del derecho de defensa, que ya ha sido denunciado en los actuados. Habiendo manifestado el Instructor que no está en conocimiento del régimen sumarial (impugnado), de forma tal que debe consultar si tenemos o no acceso a las actuaciones.

La formalidad impuesta en estas condiciones que tiene efectos dilatorios importa una violación grave a lo prescripto en el art. 31 inc. a) de la ley 23.551 que en forma inequívoca establece: "*son derechos exclusivos de la asociación sindical*

con personería gremial: a) defender y representar ante el Estado y los empleadores intereses individuales y colectivos de los trabajadores".

La doctrina y jurisprudencia de la Excma. CNAT han cuestionado la restricción reglamentaria, dispuesta en el art. 22 del Dto. 467/88, que solo menciona la acreditación del consentimiento.

Ignora así la instrucción que este consentimiento ya fue acreditado en autos en oportunidades procesales previas, resultando una restricción a los derechos de todo índole, la imposición, sujeta a formalidad especial de que los trabajadores debamos suscribir todas y cada una de las presentaciones que nuestra defensa gremial articula, y que esa Instrucción –o quien ésta designe ad- hoc- se niegue a recibir el mismo de manera personal.

La formalidad por Ud. impuesta en la materia en análisis, no resulta otra que desconocer la legitimación de las asociaciones sindicales con personería gremial para la representación de los trabajadores, tal como surge de la pacífica y uniforme jurisprudencia.

Sin perjuicio del despendio de procedimiento resultante, dejamos expresa constancia que el día de la fecha al constituirnos personalmente ante EANA a cumplir con la intimación cursada, fuimos guiados en todo momento por personal de seguridad, debiendo acreditar en la recepción la identidad de la hija de nuestro Compañero Martin Taborda de 8 años de edad, quien cumplía con sus obligaciones familiares luego de salir del turno C de Aeroparque Jorge Newbery, y estando en su tiempo de descanso, tal como podrá documentar con las constancias del libro de ingreso respectivo.

Acompañamos a todo evento copia del poder administrativo y judicial de la Dra. Mariela López, apoderada de ATEPSA.
Reservamos derechos.

Tener presente lo manifestado,
Por ser LEY

Karina Sanborg
DNI 25.473.365

Gisel F. Citadelli
DNI 25.844.624

MARTIN TABORDA
DNI 29.620.

Ma. Josefina
28.866.384

ARÓSTEGUICHAR
28.464.632

CARBONI LEONARDO
33352437

EANA S.E. FOLIO 747

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

NOTA GSO N° 54/2019

Ref.: Expte. N°05/2018

Buenos Aires,13 de mayo de 2019

SRA JEFA DE DEPARTAMENTO:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en referencia a lo solicitado el día 02 de mayo de 2019, en base a lo observado en el video mapa correspondiente al turno A del día 12/10/2018.

Al respecto, le informo que de acuerdo al punto 1), desde mi área de competencia y conforme surge del video mapa, no se puede inferir un accionar riesgoso en la prestación del servicio de aproximación durante el mencionado turno.

Asimismo, respecto al punto 2), no hay registro que evidencie que el evento reportado en el PNSO N°7417 esté relacionado con la eventual alteración y/o modificación de la secuencia de aproximación que pudiera haber efectuado APP AEP ,ya que en la investigación correspondiente se constató que se trató de un error de procedimiento que resulto en una vulneración de la separación mínima vertical que debe existir entre dos vuelos IFR que se encuentran sobre un fijo de procedimiento haciendo circuitos de espera, de acuerdo a los establecido en el DOC.444 Cap.5 "Métodos y mínimas de separación": 5.3.2 "Separación vertical mínima" y 5.3.4 "Separación vertical durante el ascenso o el descenso"

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Lic. Pamela Vergara
Gerente Seguridad Operacional
EANA S.E

A LA SEÑORA JEFA DE DPTO.DE SUMARIOS
Maria Lujan MATA
S / D

Durante el análisis se vio que durante toda la operación solo en una ocasión dos aeronaves llegaron a la posición VANAR con una distancia que no pudo determinarse en el video mapa y que ameritó, por parte de APP Aeroparque, que la segunda y tercera aeronaves en la secuencia deban realizar esperas. Una vez que esta secuencia se definió el resto de aeronaves realizaron el procedimiento de aproximación sin necesidad de esperas y manteniendo el orden de aproximación propuesto por el TMA Baires. Solo después de la espera del LVBEU las restantes aeronaves debieron incorporarse a patrones de espera para aguardar su turno para iniciar el procedimiento.

Se concluye además que debido al desarrollo de los vuelos de las aeronaves LVGQR y LVBEU se tornó casi imposible establecer entre estas un orden de aproximación diferente, ni por parte del TMA Baires y menos aún del APP Aeroparque. En adición se determinó que debido a las condiciones de techo de nubes en el aeródromo San Fernando, el procedimiento que debían realizar las aeronaves (IAC N° 1 RWY 23 con circulación visual a RWY 05), la normativa vigente (En ese momento MANOPER ATM), el AIC A09/18 y la Carta de acuerdo operacional entre ambos controles resulto imposible para APP Aeroparque autorizar a iniciar procedimiento de aproximación al LVBEU en directo, por lo que tuvo que realizar espera.

Entre las conclusiones alcanzadas se manifestó la necesidad de reforzar en instrucción al personal del TMA Baires las implicancias de la realización de la IAC N°1 RWY23 de San Fernando y las necesidades operativas de APP Aeroparque en relación a esta. Así mismo se evidencio la necesidad de clarificar en instrucción de TWR Aeroparque la aplicación de los intervalos de aproximación resultantes de la AIC A09/18 y la LOA TMA Baires/APP Aeroparque. Se hizo evidente además la necesidad de intensificar lazos entre los equipos de trabajo a fin de fortalecer la coordinación y el trabajo en equipo. Paralelamente se determinó que se hace necesario mejorar la fraseología que se utiliza en las coordinaciones a fin de evitar malos entendidos y situaciones incomodas.

Scanned with CamScanner

S COPIA

-146

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

NOTA GEO N° 03 /2019

Ref. EXPTE 05/2018

Buenos Aires, 28 de mayo de 2019

SRA. JEFA DEPARTAMENTO DE SUMARIOS:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en mi carácter de Gerente Ejecutivo de Operaciones de EANA SE, en el marco del expte de la referencia y en relación a la solicitud de informe técnico efectuada mediante nota recibida en fecha 09/05/2018, con el objeto de solicitar se conceda una prórroga en el plazo estipulado para la formulación del técnico encomendado, fundando dicha solicitud en la complejidad y extensión del análisis a efectuar, a los fines de la correcta fundamentación del informe requerido.

Sin más, saludo a Ud. muy atte.

Rodrigo Devesa
Gerente Ejecutivo de Operaciones

A LA SEÑORA JEFA DE SUMARIOS
MARIA LUJAN MATA
S / D

Expte. N° 05/2018

Buenos Aires, 07 de junio de 2019

Sra. Jefa de Dpto. de Sumarios

Por medio de la presente tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de evacuar los puntos expuestos en nota fechada al 02 de mayo de 2019 referente al expte. N° 05/2018 y habiendo observado el video mapa correspondiente al turno A del día 12.10.2018 del servicio de aproximación de Aeroparque, obrante en autos a fs. 211 y otras pruebas y datos facilitados.

Para una mejor comprensión y seguimiento de lo requerido, luego del análisis técnico especifico realizado con personal especialista de la Torre de Control Aeroparque y del Centro de Control de Área Ezeiza en conjunto con el Gerente de Operaciones, según se constata en minuta de reunión adjunta; aclaro en el orden propuesto los siguientes puntos:

1) Habiendo efectuado un análisis del video mapa suministrado del Playback de la SDD correspondiente al control TMA Baires desde las 1330 UTC del día en cuestión se puede ver que en la secuencia de aproximación desarrollada por el TMA la primera aeronave que debe realizar un giro de 360° sobre la posición VANAR es el ARG1511, quien tenía orden de aproximación detrás del DSM7641, ambos manteniendo la misma velocidad con respecto al terreno (GS). Esto se produjo a las 1342UTC, momento en el cual en la repetición no se observa una medición con la función RBL que permita determinar la distancia exacta entre aeronaves, la cual puede calcularse por las referencias del video mapa con que se cuentan en 9/10 NM sin poder precisarse.
Al realizar este giro se aproximaba detrás de él la aeronave LVCAY a aproximadamente 5/7 NM de la posición VANAR manteniendo 246 Kts (GS), quien debió incorporarse en espera sobre VANAR.
El ARG1511 comienza el procedimiento a las 1345 UTC y el LVCAY a las 1350 UTC. Para ese momento en las etiquetas de las pistas que se observan en la SDD figuran las EAT calculadas según el intervalo de 5 minutos coordinado

ES COPIA

según figura en el libro de turno de APP Aeroparque. No obstante, por lo que puede apreciarse el ATCO del TMA Baires continuó brindando guía vectorial al resto de aeronaves para minimizar la posibilidad de esperas. La siguiente aeronave en la secuencia fue el DSM7571 quien al pasar por VANAR realiza viraje por izquierda para iniciar el procedimiento sin necesidad de giros o esperas, de la misma forma que las aeronaves subsiguientes FBZ5161, ARG1537 y AUT2283, y a continuación el LVBAN (sanitario) a quien se le resguardo el orden de aproximación antes que al LVGQR que figura con EAT1418 en su etiqueta de pista.

El LVGRQ comienza el procedimiento a las 1415UTC delante del LVBEU. Considerando las acciones hasta ese momento se puede decir que: SI, se mantuvo y se respetó la secuencia de aproximación dada por Baires

2) Al ser la respuesta anterior en el caso positivo no hay apreciaciones adicionales a este punto

3) Al analizar el video mapa se puede apreciar que la aeronave LVGQR entra en el recuadro de visión primaria para el ATCO del TMA Baires a las 1334UTC, y a los limites laterales del TMA a las 1341UTC; mientras que el LVBEU entra en el recuadro de visión primaria para el ATCO del TMA Baires a las 1402UTC mientras el LVGQR se encontraba a aproximadamente 9 NM al SW de la posición VANAR con una derrota aparente igual a 360° con F080 y 229 Kts (GS), luego el LVBEU ingresa a los limites laterales del TMA a las 1413UTC, momento en el cual el LVGQR se encontraba a aproximadamente 5 NM al N de VANAR dirigiéndose a esa posición en descenso a F050 y ya en comunicación con APP Aeroparque desde las 1409UTC (según transcripción de voz AER APP 128,85).

Cuando a las 1415UTC el LVGQR inicia el procedimiento IAC N°1 RWY 23 de San Fernando para posterior Circulación Visual a RWY 05 se visualiza una GS de 185 Kts y el LVBEU se encontraba a aproximadamente a 15NM al W de VANAR con 322Kts (GS) y cruzando F142 en descenso. Luego, cuando a las 1419UTC el LVBEU alcanza VANAR, estando ya en frecuencia de APP Aeroparque desde las 1417UTC (según transcripción de voz AER APP 128,85) y habiendo recibido instrucciones para realizar espera en VANAR, con F050 y

234 Kts (GS) el LVGQR aún no había terminado el arco DME hacia el radial 042 del VOR FDO según IAC 1 RWY 23 FDO y estaba volando con 171 Kts (GS).

Aquí debemos considerar que según MANOPER ATM Capitulo 6 punto 6.5.6.1.2 (vigente al momento de los hechos) Las aeronaves sucesivas recibirán autorización para la aproximación:

a) cuando la aeronave que precede haya avisado que puede completar su aproximación sin tener que volar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; o

b) cuando la aeronave que precede esté en comunicación con la torre de control de aeródromo y a la vista de ésta, y haya razón para creer que podrá efectuar un aterrizaje normal.

También debemos tomar en cuenta que el acápite c) de este punto no es de aplicación ya que no se realizan aproximaciones cronometradas y el acápite d) tampoco es de aplicación ya que la Carta de Acuerdo Operacional entre el TMA Baires y la APP Aeroparque especifica intervalos basados en distancias para las RWY 13 y 31 de Aeroparque, y en este caso se trataba de dos aeronaves en aproximación sucesiva a la RWY 23 de San Fernando debiendo realizar circulación visual para la RWY 05 del mismo aeródromo.

Por todo lo expuesto es que se puede decir que: SI, la espera instruida al piloto del LVBEU (sanitario) sobre el fijo de aproximación respondió a cuestiones operativas ya que no hay forma de que se hayan cumplido alguno de los condicionantes a) o b) de la mencionada normativa para que el ATCO pudiera haber autorizado la aproximación del LVBEU, según se puede apreciar de las comunicaciones de las 1420UTC entre APP Aeroparque y LVGQR/LVBEU (según transcripción de voz AER APP 128,85).

4) Se debe considerar que el ATCO del TMA Baires acepta el handoff de la pista correspondiente a la aeronave LVGQR a las 1341UTC estando ésta ingresando al terminal vía la posición GBE. A continuación, la aeronave se desplaza hacia el norte y a las 1345UTC se aprecia en la etiqueta de la pista que se ingresa lo que se reconoce como la EAT prevista para ella: 1415; continuando vía VOR EZE el cual pasa con F100 a las 1354UTC.

ES COPIA

FOLIO 752

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

En ese momento el LVBEU se encontraba aproximadamente 45 NM al NW de Rosario con nivel de crucero. El orden de aproximación que puede apreciarse en ese momento según las EAT escritas en las etiquetas de las pistas era: DSM7571 próximo a iniciar procedimiento, FBZ5161, ARG1537, AUT2283, LVGQR y LVBMS, no teniéndose en cuenta aun, por encontrarse fuera de la visualización en la SDD, al LQBAN (sanitario), ARG1653, ARG1503 y LVBEU (medevac).

Avanzando la repetición del video mapa se verifica que al acercarse el LQBAN a VANAR se realiza un cambio del orden de aproximación permitiendo aproximar a este último (LQBAN) antes que al LVGQR y al LVBMS. Luego a las 1411UTC el ATCO del TMA Baires acepta el handoff de la pista del LVBEU que se encontraba a aproximadamente 10 NM al NW del VOR SNT, momento en el cual puede apreciarse que el LVGQR estaba en vuelo hacia VANAR aproximadamente 15 NM al N con F068, y al ARG1505, el ARG1653 y el LVBMS siendo guiados vectorialmente para dejar el lugar en el orden de aproximación al LVBEU.

De todo los expuesto puede decirse que: SI, se respetó la prioridad que corresponde al vuelo sanitario LVBEU a pesar del giro 360 ordenado, ya que por acciones de los ATCOs involucrados paso de ser número 10 en la secuencia a ser número 7 de esa secuencia.

5) En primer lugar, debemos aclarar que el orden de aproximación y la correspondiente secuencia de aproximación son establecidas por el control del TMA Baires y no por el control de aproximación de Aeroparque. Del análisis realizado del video mapa se puede decir que el TMA Baires intento en todo momento establecer y mantener la secuencia e intervalo establecidos en el AIC A09/18. La única excepción encontrada correspondería a la distancia entre el DSM7641 y el ARG1511 entre las 1338 y 1342UTC. La cual no puede determinarse en el video mapa pero que puede estimarse entre 9 y 10 NM, por lo que el ARG1511 debió realizar un giro de 360º, debiendo a continuación realizar una espera la aeronave LVCAY.

Luego de esto APP Aeroparque no instruyo a ninguna aeronave a realizar esperas o giros por lo que puede interpretarse que ambos controles mantuvieron los intervalos establecidos.

COPIA
EANA S.E.
FOLIO 753

Más allá de esto solo puede decirse que de lo escrito en el libro de turno de la TWR Aeroparque al inicio del mismo sobre el intervalo de aproximación, donde dice "INTERVALO DE APROXIMACION 10NM o 5' " se puede interpretar que existe un concepto equivocado de la aplicación del intervalo establecido en el AIC A09/18 y de la LOA TMA Baires/APP Aeroparque, ya que el intervalo establecido es de 10 NM o 4 minutos, y en caso de no poder continuar con la secuenciación por parte del TMA Baires se utilizaran ordenamientos con separación vertical sobre un IAF y EAT asignadas a fin de que APP Aeroparque autorice las aproximaciones con los intervalos determinados.
Por todo lo expresado puede decirse que: Si, la APP Aeroparque respeto los intervalos establecidos en la AIC A09/18.

6) Al verificarse la repetición del video mapa a las 1415UTC no se observa que se interrumpa la secuencia de aproximación que estaba en desarrollo. Ahora bien, el informe de la FMU EZE mencionado puede referirse a la situación que tiene lugar a las 1419UTC, momento en el cual la aeronave LVBEU comienza la espera sobre la posición VANAR debido a lo expresado en los puntos 3 y 4 del presente.
Al comenzar el LVBEU una espera en posición VANAR, las aeronaves que le seguían en el orden de aproximación, es decir ARG1503, LVBMS, ARG1653, ARG1849, ARG1643, DSM7671, ANS555, AUT2385 y LVWIP, debieron así mismo realizar esperas en VANAR con EAT asignadas, siendo la última en ese momento el LVWIP con EAT1505.
Por lo manifestado puede decirse que: SI, puede observarse que se produce una interrupción de la secuencia de aproximaciones, pero a partir de las 1419UTC y debido a lo expuesto con anterioridad en los puntos 1, 3, 4 y 5 del presente.

7) Al analizarse el PDA para el día 12 de octubre de 2018 publicado por la FMU EZE se reconocen 4 medidas que afectan a la APP Aeroparque:
   a) MDI 10 MIN DEP desde SADF entre 1100/1500, y 1800/2359 UTC.
   b) MDI 7 MIN VIA DORVO desde SABE entre 1100/2359 UTC.
   c) MDI 5 MIN VIA EZE19 desde SABE entre 0900/2359 UTC.
   d) MDI 5 MIN MISMA SID desde SABE entre 0900/1330, y 1800/0100 UTC.

Del análisis del video mapa, entre las 1330UTC y las 1500UTC no se observan despegues que infrinjan las medidas ATFM impuestas y publicadas por la FMU EZE.

En cuanto al secuenciamiento de aeronaves la APP AER no es responsable de cumplir con las medidas ATFM. Como se estableció en el punto 5 la APP Aeroparque respeto la secuencia e intervalo a pesar de que según el informe proporcionado el METAR SABE1300 y 1400, y METAR SADF1300 y 1400 expresan techo de nubes bajos y llovizna débil para el caso de SADF1400.

Al considerar esta situación, y como se expresó en el punto 3 en cuanto a las autorizaciones para aproximaciones sucesivas no hay razones para decir que APP AER no cumplió con las medidas ATFM implementadas para ese día.

8) En cuanto a los procedimientos realizados antes de que la aeronave LVBEU tuviera que realizar una espera sobre posición VANAR puede decirse que en todo momento se intentó por parte de los controles del TMA Baires y APP Aeroparque mantener la eficiencia de las operaciones sin infringir las separaciones definidas por la norma y los acuerdos operacionales vigentes, por lo que no hay razones para creer que la APP Aeroparque haya tenido un accionar riesgoso en términos de seguridad operacional.

Del análisis realizado al video mapa y a la Transcripción de voz AER APP 128,85 se puede advertir que entre las 1431UTC y las 1434UTC tuvo lugar una situación riesgosa en términos de seguridad operacional entre dos aeronaves en espera en VANAR.

Al estar esta situación relacionada a la seguridad operacional y siendo investigada desde ese enfoque por los responsables del área no es posible emitir más comentarios al respecto.

Sin más, la saludo muy atentamente.

Rodrigo Devesa
Gerente Ejecutivo de Operaciones
EANA S.E.

A LA SEÑORA JEFA DE DPTO DE SUMARIOS
Dra. MARIA LUJAN MATA
S / D

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

ES COPIA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

EANA S.E. FOLIO 751

MINUTA DE REUNIÓN

Fecha: 09/05/19

N° de acta: 001

Referencia: Reunión de Evaluación Técnica

ASISTENTES:

Nombre y apellido	Organización	Puesto	Firma
Maria Lujan Mata	EANA	Jefa Dpto Sumarios	Maria Lujan Mata Jefa Dpto. Sumarios EANA S.E.
Claudio Zungaro	EANA	Jefe ACC Ezeiza	CLAUDIO ROBERTO ZUNGARO JEFE ACC EZEIZA EANA S.E
Diego Ortiz	EANA	Jefe ANS Aeroparque	Diego O. Ortiz Jefe ANS Aerop. Jorge Newbery EANA S.E
Gaston Destefano	EANA	Instructor ACC Ezeiza	
Daniel Benítez	EANA	Gerente de Operaciones	DANIEL E. BENITEZ Gerente de Operaciones EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACION AEREA SOCIEDAD DEL ESTADO
Rodrigo Devesa	EANA	Gerente Ejecutivo de operaciones	Rodrigo Devesa Gerente Ejecutivo de Operaciones EANA S.E.
Ricardo Amoresano	EANA	Jefe de TWR Aeroparque	Ricardo Amoresano Jefe de torre de control Aerop. Jorge Newbery EANA S.E.
Alejandro Sosa	EANA	Jefe de Instrucción Aeroparque	Alejandro F. Sosa Jefe de Instrucción Aerop. Jorge Newbery EANA S.E

Orden del día

Evaluación técnica de los acontecimientos que tuvieron lugar el día 12 de octubre de 2018

Scanned with CamScanner

ES COPIA
Secretaría General
Presidencia de la Nación

Objetivos

Analizar técnica y profesionalmente los datos de video mapas y transcripciones de las frecuencias de trabajo involucradas en tales eventos con el fin de determinar si hubo errores de procedimientos en la provisión del servicio, y si estos fueron con intencionalidad o producto del propio desarrollo del tránsito.

Desarrollo

Se realizó una introducción por parte del Gerente de Operaciones sobre el objetivo y la temática de la reunión.

Se procedió a visualizar el video mapa correspondiente a la SDD Baires entre las 1330 y las 1500 UTC

Se comparó en orden cronológico las transcripciones de la frecuencia principal de APP Aeroparque y el canal de coordinación entre TMA Baires y APP Aeroparque.

Se realizaron las conclusiones

Se concluye la reunión estableciendo la necesidad de realizar una minuta de reunión y un informe técnico.

Conclusiones

Del análisis efectuado se concluye que el hecho de que la aeronave LVBEU (Sanitario) haya tenido que efectuar una espera sobre la posición VANAR el día 12 de octubre de 2018 a las 1419 UTC aproximadamente se debió a una necesidad operativa del Control de Aproximación Aeroparque ya que en ese momento la aeronave que la precedía en la aproximación aún se encontraba realizando el arco DME de la IAC N° 1 RWY 23 de SADF, y no se había logrado la condición normativa necesaria para poder brindar la autorización de inicio del procedimiento.

Scanned with CamScanner

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nac

Expte. N° 05/2018

Buenos Aires, 18 del mes de junio de 2019

AMPLIA INFORME DEL INSTRUCTOR

En cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 12, 1er párrafo, del Reglamento de Procedimiento Sumarial de esta Empresa, habiéndose producido la prueba ofrecida por los sumariados y glosado la documental que adjuntaran oportunamente en sus respectivos descargos (fs. 586-654), esta instrucción sumarial, entiende que, en esta instancia del proceso, corresponde efectuar su análisis, con el objeto de determinar si los mismos resultan suficiente a los fines de ratificar, ampliar y/o modificar el informe formulado oportunamente en los términos del art 9 del reglamento sumarial (fs. 557-564)

Considerando los hechos que constituyen el objeto de investigación, según consta en el informe de fs.9-22 (NOTA GAO N°187/2018), la incorporación de nuevos elementos probatorios, en los términos referidos precedentemente, determina la necesidad de análisis de aquellos que resulten relevantes a los fines de la dilucidación de los sucesos investigados y la eventual atribución de responsabilidad a los dependientes sumariados.

Análisis de la prueba producida luego del informe art 9 del reglamento sumarial.

Que, celebradas las audiencias testimoniales solicitadas por la defensa de los sumariados a fs. 693-698 y fs. 719-727, los testigos Amoresano, Sosa y Salazar, sin perjuicio de pertenecer al grupo de gestión de Aeroparque

(por revestir condición de jefes de distintas áreas de dicho aeródromo) no han podido aportar precisiones respecto de la mecánica de los sucesos investigados, así como tampoco de las razones que pudieren haber motivado las demoras en los vuelos, cuya ocurrencia que se le imputa al servicio de APP de Aeroparque. Simplemente han referido a la convocatoria efectuada por el Jefe ANS de Aeroparque para ocupar ciertas posiciones del servicio de APP, a solicitud del Gerente de Operaciones, cerca de la finalización del turno A, el día 12 de octubre de 2018.

A su vez, los testigos Zúngaro y Benitez (fs. 281 y fs. 282, respectivamente) no pudieron ofrecer la razón de sus afirmaciones, más allá de comentarios de supervisores del ACC Ezeiza, extremo que restaría eficacia probatoria a sus dichos, atento que no se encontraban en el ACC Ezeiza al momento de las demoras que se atribuyen a la gestión de APP Aer.

A fs. 725-726 se encuentra la declaración de Benavidez, único de los testigos que se encontraba prestando tareas como controlador de tránsito aéreo de Aeroparque, en la fecha y hora de los sucesos que aquí se ventilan. Interrogado sobre el desarrollo del turno A de la fecha mencionada, respondió que fue normal hasta el relevo de los controladores del servicio de APP, refiriendo expresamente: *"...que cerca de las 13 hora local, se presenta en la cabina de la TWR el jefe ANS junto al Jefe de Torre, la Jefa de Seguridad y Calidad y el Jefe de Instrucción, el cual solicita que no levantemos de los puestos, les entreguemos los puestos a los jefes presentes y que bajemos a la sala de descanso. Una vez ahí, los 8 controladores del turno fueron notificados de que estaban relevados del turno según fundamento el Jefe ANS por orden del Gte. de Operaciones. Se le preguntó cuál era el motivo y que, según él, no podía informarlo pero que se debía a la demora de una aerolínea. Manifestó Ortiz que no entendía bien que estaba pasando, que esa situación lo ponía mal, que no entendía porque él vio que se estaba trabajando normal y correctamente. Eso le dijo al testigo y al resto...".* Las restantes declaraciones

ES COPI

no aportan cuestiones que ameriten especial consideración en esta instancia del proceso, por lo que su mención y tratamiento deviene innecesario.

Seguidamente, lucen los informes presentados por ANAC (fs. 734-735), la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad (fs.679-680), la Gerencia CNS (fs. 742-743) y el informe de la JIAAC (fs. 709-710), a los cuales me remito en cuanto a sus consideraciones y conclusiones.

Atento el contenido y complejidad de los nuevos elementos colectados, las contradicciones evidenciadas en los criterios de interpretación normativa contenidas en el descargo de los sumariados y el informe de la Gerencia de Operaciones (fs.159-270) efectuado en oportunidad de ratificar los hechos denunciados, esta instrucción sumarial, como medida para mejor proveer (fs.744), solicitó informes técnicos puntuales a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad (fs. 745) y a la Gerencia de Operaciones (fs. 746), requiriéndose expresamente, a ésta última, el análisis técnico operativo de los audios y video mapa correspondiente a los sucesos investigados en el presente. Todo ello a los fines de determinar si existió realmente un accionar riesgoso en las operaciones aéreas, en la fecha investigada, por parte del servicio de aproximación de Aeroparque.

A fs. 747 luce el informe conteniendo la respuesta ofrecida por la Gerencia de Seguridad Operacional. El mismo refiere que no puede inferirse un accionar riesgoso en la prestación del servicio de aproximación, al tiempo que, en relación al evento contenido en el PNSO 7417, manifiesta que aquél no resulta consecuencia de una eventual alteración y/o modificación de la secuencia de aproximación que pudiere haber efectuado APP AER, sino que en razón de la investigación efectuada por dicha Gerencia se constató su origen en un error de procedimiento, que determinó la vulneración de la separación mínima entre los dos vuelos identificados en el PNSO referido.

Finalmente, a fs. 749-757, luce el informe técnico producido por la Gerencia Ejecutiva de Operaciones, como consecuencia del análisis técnico específico efectuado con personal especialista de la Torre de Control de Aeroparque y del Centro de Control de Área de Ezeiza, conjuntamente con el actual Gerente de Operaciones, Sr. Daniel Benitez:

En el punto 1) describe pormenorizadamente cómo fue el desarrollo de la secuencia de aproximación desde las 13.30 UTC de la fecha en cuestión, concluyendo que en razón de las acciones descriptas se mantuvo y se respetó la secuencia de aproximación dada por Baires.

En el punto 3) describe la situación entre las aeronaves LVGQR y el LVBEU detallando los movimientos observables en el video mapa, incluyendo las razones operativas que motivaron la espera en VANAR del LVBEU: *"...cuando a las 1415 UTC el LVGQR inicia el procedimiento IAC N° 1 RWY 23 de San Fernando para posterior circulación visual a RWY 05 se visualiza una GS de 185 kts y el LVBEU se encontraba a aproximadamente a 15 NM al W de VANAR con 322 kts (GS) y cruzando F142 en descenso. Luego, cuando a las 1419 UTC el LVBEU alcanza VANAR, estando ya en frecuencia de APP Aeroparque desde las 1417 UTC (según transcripción de voz AER APP 128,85 y habiendo recibido instrucciones para realizar espera en VANAR, con F050 y 234 kts (GS), el LVGQR aún no había terminado el arco DME hacia el radial 042 del VOR FDO según IAC 1 RW 23 FDO y estaba volando con 171 kts (GS)..."* Refiere a seguir, consideraciones respecto de lo normado en el MANOPER ATM, Capitulo 6 punto 6.5.6.1.2, vigente al momento de los hechos, para concluir respecto de la justificación de la espera instruida al piloto del LVBEU sobre el fijo de aproximación, que la misma respondió a cuestiones operativas ya que *"... no hay forma de que se hayan cumplido alguno de los condicionantes a) o b) de la mencionada normativa para que el ATCO pudiera haber autorizado la aproximación del LVBEU, según se puede apreciar de las*

comunicaciones de las 1420UC entre APP Aeroparque y LVGQR /LVBEU (según transcripción de voz de AER APP 128,85)..."

A su vez, en el punto 4) del informe, se analiza si se respetó la prioridad correspondiente al vuelo sanitario LVBEU, y en tal sentido detalla que el orden de aproximación apreciado alrededor de las 1354UTC, momento en el que el LVBEU se encontraba aprox. 45 NM al NW de Rosario, según las EAT escritas en las etiquetas de las pistas era: DSM7571, próximo a iniciar procedimiento; FBZ5161, ARG 1537, AUT 2283, LVGQR y LVBMS, no considerando aún al LQBAN (sanitario), ARG 1653, ARG 1503 y LVBEU (medevac). Luego, al acercarse el LQBAN a VANAR se realiza un cambio del orden de aproximación permitiendo aproximar éste antes que al LVGQR y al LVBMS. Luego a las 1411UTC detalla el informe cómo los vuelos ARG 1505, ARG 1653 y LVBMS fueron guiados vectorialmente para dejar lugar en el orden de aproximación al LVBEU.

En tal sentido, sin perjuicio del giro 360 ordenado al LVBEU, se respetó el orden de prioridad correspondiente al vuelo sanitario, destacando que por acciones de los ATCOs involucrados pasó de ser número 10 en la secuencia a ser número 7 de la misma.

En cuanto a los intervalos de aproximación previstos en la AIC 09/18 por parte de APP AER, aclara en el punto 5) que el orden y la secuencia de aproximación son establecidas por el control del TMA Baires y no por el control de aproximación, concluyendo que ambos controles (Baires y APP Aer) mantuvieron los intervalos establecidos. Sin perjuicio de ello, señala un error de interpretación en las constancias del libro de turno en tanto refiere "Intervalo de aproximación 10NM o 5'" en tanto la AIC A09/2018 lo establece en 10 NM o 4', extremo que deberá considerarse al momento de efectuar las conclusiones del presente.

Continúa refiriéndose el informe en cuestión respecto de la secuencia de aproximación, sentenciando que no se observó interrupción de la secuencia que se encontraba en desarrollo, explicando que la mención que efectúa el informe de la FMU EZE (fs.) podría referirse a una situación que se evidencia a las 1419UTC, momento en que el LVBEU comienza espera sobre la posición VANAR debido a lo expresado en los puntos precedentes, en tanto la espera instruida al LVBEU respondió a cuestiones operativas justificadas.

Ahora bien, respecto de las medidas ATFM destaca el informe que APP AER no es responsable de su cumplimiento, respetando la secuencia e intervalo a pesar de las condiciones meteorológicas (METAR SABE 1300 y 1400; y METAR SADF 1300 y 1400) que expresaban techo de nubes bajos y llovizna débil para SADF 1400.

Por último, resulta interesante destacar lo expresado en el punto 8) del informe que reza: "*... en todo momento se intentó, por parte de los controles del TMA Baires y APP Aeroparque, mantener la eficiencia de las operaciones sin infringir las separaciones definidas por la norma y los acuerdos operacionales vigentes, por ende, no hay razones para creer que la APP Aeroparque haya tenido un accionar riesgoso en términos de seguridad operacional*". Sin perjuicio de lo expuesto refiere finalmente una situación riesgosa advertida entre las 1431UTC y las 1434UTC entre dos aeronaves en espera en VANAR, destacando que su análisis y cuantificación corresponde al área competente, en este caso, es Seguridad Operacional.

Asimismo, la minuta de reunión glosada al informe hasta aquí reseñado, concluye a fs. 756 lo siguiente: "*...del análisis efectuado se concluye que el hecho de que la aeronave LVBEU (sanitario) haya tenido que efectuar una espera sobre posición VANAR el día 12 de octubre de 2018 a las 1419UTC aproximadamente, se debió a una necesidad operativa del control de aproximación (APP) de Aeroparque, ya que en ese momento la aeronave que*

lo precedía en la aproximación aún se encontraba realizando el arco DME de la IAC N°1 RWY 23 de SADF y no se había logrado la condición normativa necesaria para poder brindar la autorización de inicio de procedimiento…"

Agrega luego que "*… debido al desarrollo de los vuelos las aeronaves LVGQR y LVBEU se tornó casi imposible establecer entre éstas un orden de aproximación diferente, ni por parte del TMA Baires, y menos aún del APP Aeroparque … debido a las condiciones de techo de nubes en el aeródromo San Fernando, el procedimiento que debían realizar las aeronaves (IAC N°1 RWY 23 con circulación visual RWY05), la normativa vigente (en ese momento Manoper ATM), el AIC A09/18 y la Carta acuerdo operacional entre ambos controles, resultó imposible para APP Aeroparque autorizar a iniciar procedimiento de aproximación al LVBEU directo, por lo que tuvo que realizar espera…*"

Conclusiones:

En este estado de las actuaciones, corresponder a esta instrucción expedirse respecto de los nuevos elementos de prueba incorporados, reseñados en el presente, especialmente en virtud de las conclusiones aportadas por el informe confeccionado por la Gerencia Ejecutiva de Operaciones, y el equipo técnico especializado convocado a tales fines, según puede apreciarse en la minuta que luce a fs. 755-757.

Luego del análisis pormenorizado efectuado por el equipo técnico integrado por especialistas de las dos dependencias involucradas (TMA Baires y AER), en los sucesos que motivaron la instrucción del presente, puede afirmarse que, si bien existió la tan mentada "espera" instruida al vuelo sanitario LVBEU, según puede corroborarse mediante la transcripción de los audios de frecuencia entre el piloto de la aeronave y APP Aer, sumado a las

imágenes del video mapa, la misma encontró causa suficiente de justificación en cuestiones operativas, siendo esa la única opción viable en el contexto del tránsito aéreo de ese momento .

Esta nueva perspectiva de lo sucedido, introducida a partir de un minucioso examen técnico operativo especializado, cuya conclusión se traduce en un accionar debidamente justificado por parte del personal de APP Aer, en la espera efectuada por el vuelo sanitario LVBEU, permite a esta instrucción cuestionar la dimensión de los sucesos y afirmaciones contenidas en la denuncia que originó los presentes actuados.

En tal sentido, si bien se encuentra corroborada la espera efectuada por el LVBEU sobre VANAR, mediante los registros de audio y video obrantes en autos, la precisión y minuciosidad evidenciada en el análisis contenido en el informe efectuado por el equipo técnico designado a tales fines, permite afirmar que la decisión adoptada por APP Aer respondió a la única opción viable a los fines de garantizar la seguridad de las operaciones y mantener el orden del tránsito aéreo.

Sin perjuicio de lo expuesto, han quedado evidenciadas otras cuestiones que merecen ser destacadas: por un lado, el error de interpretación normativa que surge de las constancias del libro de turno en tanto refiere "Intervalo de aproximación 10NM o 5'" en tanto la AIC A09/2018 lo establece en 10 NM o 4', efectuado por la supervisora del turno, Sra. Karina Barboza, evidenciando una flagrante confusión terminológica que amerita corrección; por otro lado, el error de procedimiento en que hubo incurrido el operador de App Aer en el evento de vulneración de la separación vertical mínima, protagonizado por los vuelos ARG 1849 y ARG 1643, que motivó la confección

del PNSO 7417, y que fuera analizado oportunamente por Seguridad Operacional (ver informe de fs. 548-556). Al respecto deberán determinarse las acciones a adoptar tendientes a la corrección de errores señalados.

Todo lo hasta aquí manifestado, permite cuestionar si existe mérito suficiente para la imposición de una medida sancionatoria, en tanto entiende esta instrucción que el error humano no debe resultar merecedor de reproche sino que, por el contrario debe configurar el disparador para reforzar la instrucción y el repaso conceptual respecto de aquellas cuestiones que generen dudas en la interpretación de la normativa, toda vez que es deber primordial de esta empresa garantizar la seguridad operacional a través de la cabal comprensión de la normativa y procedimientos aplicables, por medio de la debida instrucción.

Sin perjuicio de lo expuesto, y en esta instancia del proceso corresponde resolver la situación de los controladores Martín Taborda, María Josefina Moreno; y Leonardo Carboni, quienes, si bien se encontraban prestando servicio en el turno A del control de Aproximación de Aeroparque, según las constancias y probanzas de autos, no han intervenido en los sucesos que motivaron la instrucción del presente sumario a pesar de haber sido relevado conjuntamente con los restantes operadores, según fuera dispuesto por el entonces Gerente de Operaciones de la Empresa, extremo que se encuentra acreditado con las distintas pruebas glosadas en las presentes actuaciones. En consecuencia, los operadores mencionados carecen de responsabilidad por los sucesos investigados, debiendo concluir el sumario sin atribución de responsabilidad respecto de ellos, ni constancia y/o antecedente disvalioso en su legajo personal.

Por todo lo expuesto, esta Instrucción entiende reformulado el informe final a su cargo y, en cumplimiento de lo dispuesto en el art 12 del

ANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Naci

Reglamento Sumarial, dispone el traslado de las actuaciones a la defensa de los sumariados a los fines de la formulación de los alegatos que consideren pertinentes, con carácter previo a la vista a la Gerencia de Legales para la confección de su dictamen legal. Notifíquese a los sumariados del presente mediante nota cursada al domicilio constituido conjuntamente con su representación letrada, a los fines de que formulen sus alegatos por el plazo previsto en la norma citada (art 12 reglamento sumarial).

María Luján Mata
Jefa de Dpto. de Sumarios
EANA S.E.

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Expte Nro. 05/2018

Ciudad de Buenos Aires, 15 de julio de 2019

Dra. Mariela López

Letrada patrocinante de los Sres. Arosteguichar, Chiodelli, Barboza, Carboni, Moreno y Taborda

S / D

Por la presente, en mi carácter de Instructora sumariante en el Expte Nro. 05/2018 hago saber a Ud. el contenido de la disposición dictada en fecha 15 de julio de 2019, cuya parte dispositiva se transcribe a continuación: "... Por ello La Gerente Ejecutiva de Recursos Humanos de EANA SE Dispone: ARTÍCULO 1º.- Dar por finalizada la instrucción del presente sumario. ARTÍCULO 2º.- Exonerar de responsabilidad a la totalidad de los dependientes sumariados: Sres. Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907), respecto de la comisión de los hechos que fueran objeto de la presente investigación sumarial, dejando constancia que, si bien se corroboró la instrucción de espera al vuelo sanitario LV-BEU, existieron razones operativas que justificaron dicho accionar, conforme surge de los considerandos que anteceden y fundan la presente disposición. En especial se dispone: i) Atento la finalización del sumario, dejase sin efecto la suspensión precautoria que rige sobre los Sres. Emmanuel Siro Arosteguichar, Karina Roxana Barboza y Grisel Andrea Chiodelli, dispuesta a fs. 532 y prorrogada a fs. 580/581, quedando a cargo de la Gerencia de Operaciones la coordinación y notificación respecto de la modalidad en que retomaran sus tareas habituales en la dependencia. ii) Respecto del CTA Emmanuel Siro Arosteguichar, se deja constancia que conforme el resultado de la investigación efectuada por la Gerencia de Seguridad Operacional en razón del PNSO 7417, deberá cumplir con las medidas que desde dicha Gerencia se establezcan a los fines de la mitigación de los errores operativos en que

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

hubo incurrido, según surge de fs. 556. iii) Respecto de la CTA Karina Roxana Barboza, supervisora del turno en que sucedieron los eventos investigados, siendo ella responsable de las decisiones operativas, traducidas luego en las anotaciones efectuadas en el libro de novedades, se le formula un severo llamado de atención motivado en el error conceptual evidenciado en el intervalo de aproximación utilizado en esa fecha de 10NM o 5´, conforme surge de fs. 11, quedando a consideración de la Gerencia de Operaciones la imposición de las medidas que estime correspondan a los fines de reforzar aquellos conceptos interpretados de manera errónea por aquélla. ARTÍCULO 3º.- Comunicar la presente a la Gerencia de Operaciones, a fin de coordinar la reincorporación a sus tareas de los Sres. Arosteguichar, Chiodelli y Barboza; a la Gerencia de Seguridad Operacional a los fines expresados en el artículo que antecede, y notificar a los dependientes sumariados personalmente en su lugar de trabajo y/o en domicilio obrante en su legajo personal, con expresión de los motivos que fundan la presente disposición. ARTÍCULO 4º.- Regístrese, comuníquese y archívese. Fdo.: Lic. Yanina Capettini. Gerente Ejecutiva de Recursos Humanos EANA SE ...". Quedan debidamente notificados.

Marlo Lujan Malo
Jefe de Dpto. de Sumarios
EANA S.E

ES COPIA

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

DISPOSICIÓN RRHH N° 05/2019

Buenos Aires, 15 de julio de 2019

VISTO, La Ley N° 27.161, CCT 1512/16 "E", Ley 20.744 LCT; Resolución N°133/2016 Ministerio de Transporte, Resolución EANA N° 02/2017, Resolución EANA N° 1 de fecha 29 de febrero de 2016, con sus modificatorias y complementarias, el Acta de Directorio N° 9; la Resolución EANA N° 01/2019, y el Expediente Sumarial N°05/2018;

CONSIDERANDO:

Que, por el expediente citado en el Visto tramita el sumario cuya instrucción fuera ordenada por Disposición GG N°70/2018 de fecha 16 de octubre de 2018, a fin de investigar y deslindar las responsabilidades, que pudieran corresponder, en razón de las conductas e incumplimientos denunciados por la Gerencia de Operaciones que hubieran sido cometidas por los controladores del Turno A, en el servicio de control de aproximación de Aeroparque, el día 12 de octubre de 2018, según surge de los términos contenidos en la NOTA GAO Nro 187/2018 de fecha 12 de octubre de 2018, cuyo contenido doy por reproducido en la presente.

Que los hechos denunciados mediante la NOTA GAO N°187/2018, suscripta por el Sr. Gerente de Área Operativa, habrían acontecido, según su relato, en el servicio de control de aproximación de Aeroparque, durante el turno operativo A (de 0600 a 1400 LT) el día 12 de octubre de 2018, en cuya virtud afirma que se produjeron alteraciones en la secuencia de aproximación

hacia dicho Aeropuerto y otros con destino a San Fernando y El Palomar, ocasionando demoras en los arribos, las que, en principio, no responderían a cuestiones técnicas, operativas ni meteorológicas susceptibles de justificar tales acontecimientos, solicitando el inicio de la correspondiente investigación sumarial.

Que, continúa el Gerente denunciante dando cuenta de haber recibido diversos llamados de usuarios externos (en especial ARSA) como también de operadores de la FMU Ezeiza y del propio Jefe del ACC de Ezeiza, quienes manifestaban la infundada alteración de las secuencias de aproximación con la consecuente ocurrencia de demoras innecesarias e injustificadas en el espacio aéreo de Aeroparque, para los vuelos destinados a SABE, SADF y SADP.

Que, relata además que los vuelos en cuestión habrían sido secuenciados y regulados por el ACC y las previsiones efectuadas por la FMU para esa fecha, según los lineamientos contenidos en la AIC A09/2018, Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC Ezeiza y Torre de Control Ezeiza y la RAAC 91, reiterando que, en principio, no existiría causa operativa que pudiere justificar tales acontecimientos.

Que, la imputación concreta efectuada por el denunciante respecto de los controladores involucrados, se traduce en el deliberado incumplimiento de la AIC A09/2018; la Carta Acuerdo Operacional ACC EZE y Aeroparque; RACC 91 y, como consecuencia de lo expuesto, la inobservancia de lo dispuesto en el art 9 del CCT 1512/16 "E".

Que, manifiesta en su denuncia que existía dificultades en las comunicaciones entre Baires y Aer, fuera de la frecuencia, aduciendo que el control de aproximación se negó a acceder a todas las coordinaciones posibles sugeridas desde el ACC, a los fines de agilizar el tránsito y evitar las demoras que ya se habían producido.

ES COPIA

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Que, sumado a los extremos invocados, destaca el denunciante que agrava la magnitud de lo sucedido que el vuelo LV-BEU (MEDEVAC) con destino a San Fernando fuera instruido por AEP APP (aproximación Aeroparque) a realizar una espera sobre el fijo de aproximación, en flagrante violación de toda normativa nacional e internacional, atento la prioridad que dichos vuelos requieren dada su condición.

Que, atento la entidad de los acontecimientos, a los fines de atenuar el riesgo latente y garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, esgrime el Sr Gerente de Área Operativa (denunciante) que debió instruir de inmediato al Jefe ANS de Aeroparque, Sr. Diego Ortiz, para relevar preventivamente al turno completo de control de aproximación, habiéndose dado cumplimiento a la orden impartida alrededor de las 1300 hora local. En este sentido, destaca que luego del relevo de los dependientes de control de aproximación se normalizaron todas las secuencias e interrupciones previas, evidenciando que, en principio, la situación hubiera sido provocada de manera intencional y maliciosa.

Que, según surge de la copia del libro de novedades de la dependencia que se adjunta a la NOTA GAO N°187/2018, resulta acreditada la identidad de los trabajadores afectados al servicio de control de aproximación, en el turno A el día 12 de octubre de 2018, que fueran relevados de sus funciones, siendo ellos: Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907).

Que, finalizada la etapa probatoria de cargo conforme los términos contenidos en el acta de apertura del sumario, cuyo contenido se da aquí por reproducido, la instrucción formula el informe previsto en el art. 9 del reglamento

sumarial, en fecha 28 de diciembre de 2019, el que - en razón de las pruebas colectadas en esa instancia del proceso – arrojo como conclusión que *"...la alteración de la secuencia de aproximación que venía dada en estricto orden por el ACC EZE, recibidas por el servicio de control de aproximación de AER, durante el turno A del día 12.10.2018, no obedecieron a cuestiones técnicas, operativas ni meteorológicas, provocando demoras injustificadas en los vuelos de arribo con destino SABE, SADF, PAL, con el agravante de haber colocado en espera un vuelo sanitario que trasladaba un paciente en grave condición (LV-BEU) por un lado, y haber vulnerado la separación vertical mínima entre dos tránsitos en descenso (ARG 1849 y ARG 1643), verificándose apenas 500ft entre ambos cuando el mínimo es de 1000ft, motivando la formulación del PNSO N° 7417,atento el riesgo implícito para la seguridad de las operaciones aéreas..."*

Que, levantado el secreto sumarial, se presentan los trabajadores sumariados en legítimo ejercicio de su derecho de defensa, formulando sus descargos y ofreciendo la prueba correspondiente a su versión de los hechos. En tal sentido, enfatizan el ataque a la legalidad del régimen sumarial, destacando la eventual existencia de una persecución respecto de los sumariados motivada en su participación en eventuales denuncias previas relacionadas con deficiencias de SO en Aer. Reconocen los sucesos que motivaron el PNSO por pérdida de separación vertical, argumentando que se trató de un error humano para justificar lo acontecido entre las aeronaves involucradas en el PNSO. Exponen su interpretación de las normas violentadas a los fines de justificar su accionar y exonerarse de responsabilidad. Plantean la falsedad de la denuncia que motivó las actuaciones, y eventuales faltas de habilitación de algunos dependientes. Ofrecen prueba (testigos e informes JIAAC/ ANAC/SOC y CNS) y rechazan la citación para declarar en el sumario.

Que, conforme lo solicitado por los dependientes sumariados se produjeron las siguientes pruebas:

ES COPIA

i) INFORMATIVA: JIACC (fs. 709) respondió el pedido de informes efectuado por la defensa de los sumariados indicando la cantidad de eventos que, según sus registros, se relacionan con PNSO enviados por ANAC a dicho organismo; Seguridad Operacional y Calidad (fs.679/680) respondió indicando la identidad de las personas que efectuaron la desgrabación y transcripción de los audios correspondientes al turno A el 12.10.2018 y el contenido del RPI 2731 (por la pérdida del enlace Telecom); ANAC (fs.733/735) refiere que en 2018 no ameritó una evaluación de riesgo toda vez que resultó ser del modo ya establecido. Indicó también el propósito de la AIC A09/18: comunicar a la comunidad aeronáutica sobre las revisiones y actualizaciones referidas a la información obtenida de los equipos de vigilancia ATS en la prestación del servicio de control de tránsito en zonas CTR y ATZ. Al respecto la defensa de los sumariados entendió que no se ofreció cabal respuesta a lo requerido, solicitando un informe ampliatorio, el que no fue respondido en legal tiempo y forma; CNS (fs. 742/743) respondió acompañando CD con el registro de las comunicaciones solicitadas en el oficio de informes, aunque dicha respuesta resultó extemporánea, debiendo desestimarse su valor probatorio;

ii) TESTIMONIAL: declararon los Sres. Zúngaro (jefe ACC), Salazar (jefa SOC Aer), Cornelio (jefe normativa) todos ellos a fs. 693/698; Benavidez (delegado Atepsa operador TWR Aer), Delfor Pedraza (comisión directiva Atepsa – no presta tareas en EANA), Sosa (jefe de instrucción Aer) y Amoresano (jefe TWR Aer) según obra a fs.719/727.

Que, atento el contenido y complejidad de los nuevos elementos colectados, las contradicciones evidenciadas en los criterios de interpretación normativa contenidas en el descargo de los sumariados y el informe de la Gerencia de Operaciones (fs.159-270), efectuado en oportunidad de ratificar los hechos denunciados, la instrucción sumarial, consideró imperiosa la necesidad de efectuar un análisis técnico especializado, a los fines de despejar cualquier duda respecto del accionar del servicio de control de aproximación de Aer, en el

turno A del día 12 de octubre de 2018, según los términos de la denuncia efectuada oportunamente por el entonces Gerente de Área Operativa.

Que, como medida para mejor proveer (fs.744), se solicitó a la Gerencia de Seguridad Operacional y Calidad (fs. 745) efectúe un informe a los fines de dilucidar la existencia de riesgo en las operaciones aéreas al momento del evento investigado, que fuera respondido a fs. 747, a cuyas conclusiones me remito y doy por reproducidas en la presente; y a la Gerencia Ejecutiva de Operaciones (fs. 746), la formulación de un informe a partir de la conformación de un equipo técnico especializado, con el objeto de efectuar el análisis de los hechos investigados a partir de la observación de los registros de audio y video mapa obrantes en los presentes actuados, conforme las constancias obrantes a fs. 749-757.

Que, del informe técnico especializado efectuado en la sede de EANA SE, en fecha 9 de mayo de 2019, se destacan las siguientes consideraciones:

En el punto 1) describe pormenorizadamente cómo fue el desarrollo de la secuencia de aproximación desde las 13.30 UTC de la fecha en cuestión, concluyendo que en razón de las acciones descriptas se mantuvo y se respetó la secuencia de aproximación dada por Baires.

En el punto 3) describe la situación entre las aeronaves LVGQR y el LVBEU detallando los movimientos observables en el video mapa, incluyendo las razones operativas que motivaron la espera en VANAR del LVBEU: "...cuando a las 1415 UTC el LVGQR inicia el procedimiento IAC N° 1 RWY 23 de San Fernando para posterior circulación visual a RWY 05 se visualiza una GS de 185 kts y el LVBEU se encontraba a aproximadamente a 15 NM al W de VANAR con 322 kts (GS) y cruzando F142 en descenso. Luego, cuando a las 1419 UTC el LVBEU alcanza VANAR, estando ya en frecuencia de APP

ES COPIA

Aeroparque desde las 1417 UTC (según transcripción de voz AER APP 128,85 y habiendo recibido instrucciones para realizar espera en VANAR, con F050 y 234 kts (GS), el LVGQR aún no había terminado el arco DME hacia el radial 042 del VOR FDO según IAC 1 RW 23 FDO y estaba volando con 171 kts (GS)..." Refiere a seguir, consideraciones respecto de lo normado en el MANOPER ATM, Capitulo 6 punto 6.5.6.1.2, vigente al momento de los hechos, para concluir respecto de la justificación de la espera instruida al piloto del LVBEU sobre el fijo de aproximación, que la misma respondió a cuestiones operativas ya que "... no hay forma de que se hayan cumplido alguno de los condicionantes a) o b) de la mencionada normativa para que el ATCO pudiera haber autorizado la aproximación del LVBEU, según se puede apreciar de las comunicaciones de las 1420UC entre APP Aeroparque y LVGQR /LVBEU (según transcripción de voz de AER APP 128,85)..."

A su vez, en el punto 4) del informe, se analiza si se respetó la prioridad correspondiente al vuelo sanitario LVBEU, y en tal sentido detalla que el orden de aproximación apreciado alrededor de las 1354UTC, momento en el que el LVBEU se encontraba aprox. 45 NM al NW de Rosario, según las EAT escritas en las etiquetas de las pistas era: DSM7571, próximo a iniciar procedimiento; FBZ5161, ARG 1537, AUT 2283, LVGQR y LVBMS, no considerando aún al LQBAN (sanitario), ARG 1653, ARG 1503 y LVBEU (medevac). Luego, al acercarse el LQBAN a VANAR se realiza un cambio del orden de aproximación permitiendo aproximar éste antes que al LVGQR y al LVBMS. Luego a las 1411UTC detalla el informe cómo los vuelos ARG 1505, ARG 1653 y LVBMS fueron guiados vectorialmente para dejar lugar en el orden de aproximación al LVBEU.

En tal sentido, sin perjuicio del giro 360 ordenado al LVBEU, se respetó el orden de prioridad correspondiente al vuelo sanitario, destacando que por acciones de los ATCOs involucrados pasó de ser número 10 en la secuencia a ser número 7 de la misma.

En cuanto a los intervalos de aproximación previstos en la AIC 09/18 por parte de APP AER, aclara en el punto 5) que el orden y la secuencia de aproximación son establecidas por el control del TMA Baires y no por el control de aproximación, concluyendo que ambos controles (Baires y APP Aer) mantuvieron los intervalos establecidos. Sin perjuicio de ello, señala un error de interpretación en las constancias del libro de turno en tanto refiere "Intervalo de aproximación 10NM o 5´" en tanto la AIC A09/2018 lo establece en 10 NM o 4´, extremo que deberá considerarse al momento de efectuar las conclusiones del presente.

Respecto de la secuencia de aproximación, determina que no se observó interrupción de la secuencia que se encontraba en desarrollo, explicando que la mención que efectúa el informe de la FMU EZE podría referirse a una situación que se evidencia a las 1419UTC, momento en que el LVBEU comienza espera sobre la posición VANAR debido a lo expresado en los puntos precedentes, en tanto la espera instruida al LVBEU respondió a cuestiones operativas justificadas.

En relación a las medidas ATFM destaca el informe que APP AER no es responsable de su cumplimiento, respetando la secuencia e intervalo a pesar de las condiciones meteorológicas (METAR SABE 1300 y 1400; y METAR SADF 1300 y 1400) que expresaban techo de nubes bajos y llovizna débil para SADF 1400.

Por último, resulta interesante destacar lo expresado en el punto 8) del informe que reza: "... en todo momento se intentó, por parte de los controles del TMA Baires y APP Aeroparque, mantener la eficiencia de las operaciones sin infringir las separaciones definidas por la norma y los acuerdos operacionales vigentes, por ende, no hay razones para creer que la APP Aeroparque haya tenido un accionar riesgoso en términos de seguridad operacional". Sin perjuicio

ES COPIA

de lo expuesto refiere finalmente una situación riesgosa advertida entre las 1431UTC y las 1434UTC entre dos aeronaves en espera en VANAR, destacando que su análisis y cuantificación corresponde al área competente, en este caso, es Seguridad Operacional.

Asimismo, la minuta de reunión glosada al informe hasta aquí reseñado, concluye a fs. 756 lo siguiente: "*...del análisis efectuado se concluye que el hecho de que la aeronave LVBEU (sanitario) haya tenido que efectuar una espera sobre posición VANAR el día 12 de octubre de 2018 a las 1419UTC aproximadamente, se debió a una necesidad operativa del control de aproximación (APP) de Aeroparque, ya que en ese momento la aeronave que lo precedía en la aproximación aún se encontraba realizando el arco DME de la IAC N°1 RWY 23 de SADF y no se había logrado la condición normativa necesaria para poder brindar la autorización de inicio de procedimiento...*"

Agrega luego que "*... debido al desarrollo de los vuelos las aeronaves LVGQR y LVBEU se tornó casi imposible establecer entre éstas un orden de aproximación diferente, ni por parte del TMA Baires, y menos aún del APP Aeroparque ... debido a las condiciones de techo de nubes en el aeródromo San Fernando, el procedimiento que debían realizar las aeronaves (IAC N°1 RWY 23 con circulación visual RWY05), la normativa vigente (en ese momento Manoper ATM), el AIC A09/18 y la Carta acuerdo operacional entre ambos controles, resultó imposible para APP Aeroparque autorizar a iniciar procedimiento de aproximación al LVBEU directo, por lo que tuvo que realizar espera...*"

Que, seguidamente, a fs. 763/767 luce la ampliación del informe de instrucción efectuada en los términos del art 12, primer párrafo del reglamento sumarial, cuyo temperamento comparto y transcribo en sus partes relevantes: "...Esta nueva perspectiva de lo sucedido, introducida a partir de un minucioso examen técnico operativo especializado, cuya conclusión se traduce en un accionar debidamente justificado por parte del personal de APP Aer, en la

espera efectuada por el vuelo sanitario LVBEU, permite a esta instrucción cuestionar la dimensión de los sucesos y afirmaciones contenidas en la denuncia que originó los presentes actuados.... En tal sentido, si bien se encuentra corroborada la espera efectuada por el LVBEU sobre VANAR, mediante los registros de audio y video obrantes en autos, la precisión y minuciosidad evidenciada en el análisis contenido en el informe efectuado por el equipo técnico designado a tales fines, permite afirmar que la decisión adoptada por APP Aer respondió a la única opción viable a los fines de garantizar la seguridad de las operaciones y mantener el orden del tránsito aéreo....Sin perjuicio de lo expuesto, han quedado evidenciadas otras cuestiones que merecen ser destacadas: por un lado, el error de interpretación normativa que surge de las constancias del libro de turno en tanto refiere "Intervalo de aproximación 10NM o 5'" en tanto la AIC A09/2018 lo establece en 10 NM o 4', efectuado por la supervisora del turno, Sra. Karina Barboza, evidenciando una flagrante confusión terminológica que amerita corrección; por otro lado, el error de procedimiento en que hubo incurrido el operador de App Aer en el evento de vulneración de la separación vertical mínima, protagonizado por los vuelos ARG 1849 y ARG 1643, que motivó la confección del PNSO 7417, y que fuera analizado oportunamente por Seguridad Operacional (ver informe de fs. 548-556). Al respecto deberán determinarse las acciones a adoptar tendientes a la corrección de errores señalados."

Que, en virtud del traslado conferido, a fs. 772/774 luce el Dictamen producido por la Gerencia de Legales y Transparencia Corporativa, en cumplimiento de lo preceptuado en art. 12 del Reglamento Procedimiento Sumarial Disciplinario, cuyas conclusiones comparto, en tanto resultan ajustadas a derecho conforme las pruebas colectadas en la presente investigación, considerándolos reproducidos en el presente.

Que, del objeto del presente y las constancias documentales, no se evidencia la existencia de perjuicio económico para la Empresa, susceptible de configuración de perjuicio fiscal.

Que, en atención de lo hasta aquí expuesto, habiendo valorado las probanzas de autos, no corresponde apartarse de las conclusiones contenidas en la ampliación del Informe del Instructor (conf. Art 12 1° párrafo del Reglamento Sumarial) y en el Dictamen producido por la Gerencia de Legales y Transparencia Corporativa, compartiendo el temperamento adoptado en ambos casos.

Que, a través de lo sustanciado, es correcto afirmar que desde el servicio de aproximación de Aer se instruyó al vuelo LV BEU a efectuar una espera sobre el fijo de aproximación, tal como puede corroborarse a partir de las transcripciones efectuadas de los archivos de audio de la frecuencia y del análisis del video mapa, y que ello ocasionó demoras en el resto del tránsito aéreo; sin embargo considerando especialmente las conclusiones del informe de fs. 749-757 no corresponde atribuir responsabilidad disciplinaria respecto de dicho evento, toda vez que, conforme surge de las conclusiones arribadas en el informe referido, no existió otro curso de acción posible en las condiciones dadas, es decir, que existieron razones de índole operativa que justificaron el accionar de los dependientes a cargo del servicio de control de aproximación al momento del suceso en cuestión. Consecuentemente, no se verifica vulneración de los preceptos establecidos en el art 9 CCT 1512/16, en los términos denunciados oportunamente, atento que las acciones adoptadas se produjeron a los fines de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

Que, ratifica lo expuesto el informe técnico referido, y especialmente las conclusiones contenidas en la minuta de reunión de fs. 755/757, cuyos fragmentos pertinentes transcribo a continuación: "*... debido al desarrollo de los vuelos las aeronaves LVGQR y LVBEU se tornó casi imposible establecer entre*

éstas un orden de aproximación diferente, ni por parte del TMA Baires, y menos aún del APP Aeroparque ... debido a las condiciones de techo de nubes en el aeródromo San Fernando, el procedimiento que debían realizar las aeronaves (IAC N°1 RWY 23 con circulación visual RWY05), la normativa vigente (en ese momento Manoper ATM), el AIC A09/18 y la Carta acuerdo operacional entre ambos controles, resultó imposible para APP Aeroparque autorizar a iniciar procedimiento de aproximación al LVBEU directo, por lo que tuvo que realizar espera..." (el subrayado me pertenece)

Paralelamente, respecto del evento que motivó la formulación del PNSO 7417, relacionado con la pérdida de separación vertical entre dos aeronaves, encontrándose a cargo del control de aproximación el CTA Sr Emmanuel Arosteguichar, en razón de las conclusiones del informe efectuado por la Gerencia de Seguridad Operacional, obrante a fs. 548/556, deberá someterse a las acciones de mitigación allí establecidas (fs. 556) a los fines de corregir los errores procedimentales que motivaron dicho PNSO.

Por otro lado, respecto del error de interpretación normativa que surge de las constancias del libro de turno en tanto refiere "Intervalo de aproximación 10NM o 5'" en tanto la AIC A09/2018 lo establece en 10 NM o 4', ha quedado evidenciada una flagrante confusión terminológica que amerita corrección, en cuya virtud siendo responsable del turno en ese momento la controladora Karina Barboza, en su carácter de supervisora, deberá efectuarse un severo llamado de atención sin perjuicio de las acciones de instrucción que pudiere establecer la Gerencia de Operaciones, a los fines de corregir la interpretación errónea efectuada o la confusión normativa en que hubiere incurrido.

En esta instancia del proceso se ratifica la situación de los controladores Martín Taborda, María Josefina Moreno; y Leonardo Carboni, quienes, si bien se encontraban prestando servicio en el turno A del control de Aproximación de Aeroparque, según las constancias y probanzas de autos, no

ES COPIA

han intervenido en los sucesos que motivaron la instrucción del presente sumario a pesar de haber sido relevado conjuntamente con los restantes operadores, según fuera dispuesto por el entonces Gerente de Operaciones de la Empresa. En consecuencia, los operadores mencionados carecen de responsabilidad por los sucesos investigados, debiendo concluir el sumario sin atribución de responsabilidad respecto de ellos, ni constancia y/o antecedente disvalioso en su legajo personal.

Que, en los términos de la Resolución EANA 01/2019, el Presidente de EANA delegó en la Gerente Ejecutiva de Recursos Humanos las funciones previstas en el artículo 13.7 de la Resolución N° 1443/2015, en particular la aplicación de las sanciones disciplinarias al personal de la Empresa, en cuya virtud es competente para el dictado de la presente Disposición.

Por ello,

LA GERENTE EJECUTIVA de RECURSOS HUMANOS DE EANA SE DISPONE:

ARTÍCULO 1º.- Dar por finalizada la instrucción del presente sumario.

ARTÍCULO 2º.- Exonerar de responsabilidad a la totalidad de los dependientes sumariados: Sres. Barboza Karina Roxana (DNI 25.473.365); Arosteguichar Emanuel Siro (DNI 28.464.632); Carboni Leonardo (DNI 35.357.457); Chiodelli Grisel Andrea (DNI 25.044.634); Moreno María Josefina (DNI 28.866.384) y Taborda Martín Ariel (DNI 29.620.907), respecto de la comisión de los hechos que fueran objeto de la presente investigación sumarial, dejando constancia que, si bien se corroboró la instrucción de espera al vuelo sanitario LV-BEU, existieron razones operativas que justificaron dicho accionar, conforme surge de los considerandos que anteceden y fundan la presente disposición. En especial se dispone:

EANA | NAVEGACIÓN AÉREA ARGENTINA

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Naci

i) Atento la finalización del sumario, dejase sin efecto la suspensión precautoria que rige sobre los Sres. Emmanuel Siro Arosteguichar, Karina Roxana Barboza y Grisel Andrea Chiodelli, dispuesta a fs. 532 y prorrogada a fs. 580/581, quedando a cargo de la Gerencia de Operaciones la coordinación y notificación respecto de la modalidad en que retomaran sus tareas habituales en la dependencia.

ii) Respecto del CTA Emmanuel Siro Arosteguichar, se deja constancia que conforme el resultado de la investigación efectuada por la Gerencia de Seguridad Operacional en razón del PNSO 7417, deberá cumplir con las medidas que desde dicha Gerencia se establezcan a los fines de la mitigación de los errores operativos en que hubo incurrido, según surge de fs. 556.

iii) Respecto de la CTA Karina Roxana Barboza, supervisora del turno en que sucedieron los eventos investigados, siendo ella responsable de las decisiones operativas, traducidas luego en las anotaciones efectuadas en el libro de novedades, se le formula un *severo llamado de atención* motivado en el error conceptual evidenciado en el intervalo de aproximación utilizado en esa fecha de 10NM o 5´, conforme surge de fs. 11, quedando a consideración de la Gerencia de Operaciones la imposición de las medidas que estime correspondan a los fines de reforzar aquellos conceptos interpretados de manera errónea por aquélla.

ARTÍCULO 3º.- Comunicar la presente a la Gerencia de Operaciones, a fin de coordinar la reincorporación a sus tareas de los Sres. Arosteguichar, Chiodelli y Barboza; a la Gerencia de Seguridad Operacional a los fines expresados en el artículo que antecede, y notificar a los dependientes sumariados personalmente en su lugar de trabajo y/o en domicilio obrante en su legajo personal, con expresión de los motivos que fundan la presente disposición.

ARTÍCULO 4º.- Regístrese, comuníquese y archívese.

YANINA CAPETTINI
Gerente de Recursos Humanos
EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO