



## **INFORME PARA EL CONSEJO FEDERAL SOBRE IFATSEA**

El presente informe comprende:

1. Descripción de la organización IFATSEA, estructura y organización.
2. Trabajos desarrollados por la misma a favor del colectivo ATSEP
3. Valoración de la aportación económica a realizar por la FSAI
4. Valoración de las ventajas que se obtendrán con la integración en IFATSEA.
5. Nuestra aportación a Ifatsea
6. Propuesta a votar en el Consejo Federal.

### **1.- IFATSEA. DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN, ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN.**

#### ***INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR TRAFFIC ELECTRONICS ASSOCIATION***

Como ya se comentó en su momento, IFATSEA es una Asociación Profesional internacional, integrada por Asociaciones y Sindicatos Profesionales representativos, por su acreditada y suficiente implantación, del colectivo ATSEP.

ATSEP es el acrónimo de Air Traffic Safety Electronics Personnel ( Personal especialista en Electrónica para la Seguridad del Tráfico Aéreo ). Son conocidos en la comunidad Aeronáutica por ser el personal técnico ATM en el campo de la electrónica y software aplicados a la seguridad de la Navegación Aérea.

Los ATSEP somos principalmente ingenieros y técnicos responsables de proyectos, instalaciones, mantenimiento, calibraciones y certificaciones de los sistemas de Navegación Aérea usados tanto por la aeronave como por el controlador.

En la mayoría de los países y tras una carrera profesional determinada, llegan a niveles de gestión de divisiones técnicas, así como al diseño de políticas de mantenimiento.

Durante una Conferencia Internacional de organizaciones representantes de personal técnico involucradas en tareas de ingeniería electrónica para el Control de Tráfico Aéreo, llevada a cabo en Bruselas los días 12 y 13 de Noviembre de 1971, los representantes de Suiza, Irlanda, Austria, Bélgica, Gran Bretaña, Alemania y Francia, acordaron la creación de una Federación Internacional de personal involucrado en distintos aspectos de ingeniería electrónica para Control de Tráfico Aéreo Civil.



Se acordó en aquellos inicios que la Federación debería ser denominada como Federación Internacional de Asociaciones de Electrónicos para la Seguridad del Tráfico Aéreo ( siglas de IFATSEA en inglés ).

IFATSEA nació con los siguiente objetivos:

- Promover la seguridad, regularidad y eficiencia en los Servicios de Navegación Aérea.
- Fomentar la profesionalidad entre el personal ATSEP.
- Proteger y salvaguardar los intereses profesionales del ATSEP.

En el año 1972 IFATSEA arranca con once países, y ya entonces su primer objetivo iba enfocado a la consecución de la modificación del capítulo 4º del Anexo I de la OACI, de cara a la inclusión de la licencia profesional para los ATSEP.

Adjunto os incluyo un recorte de la primera revista Navaire de 1974 donde se hace mención a este extremo.

## calling all civil aviation telecommunications technical personnel wherever they may be

It occurs to us that you may wish to know more about the International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations (IFATSEA) .

IFATSEA was set up in 1972 as a result of an agreement reached by the 11 founder countries, with the object of promoting maintaining and enhancing the stature of Air Traffic Safety Electronics and the associated Telecommunications systems on a world-wide basis. It was agreed that this could only be done as a result of International co-operation, mutual understanding and an exchange of ideas and

experience. IFATSEA is dedicated towards the furtherance of safety of International Air Navigation and in order to achieve this, it seeks to establish within ICAO a common minimal standard of technical qualifications which will be recognised by the issuing of a licence by the appropriate Licensing Authority.

Although it is less than 2 years old, the Federation has already made con-

siderable progress in its approach to the appropriate Civil Aviation Authorities, including ICAO, ECAC and ILO. In addition, considerable progress has been achieved in the exchange of information which has enabled IFATSEA to draft proposed standards which will be the subject of common agreement amongst the membership of IFATSEA.

Our problem is your problem and the solution will affect Tels Technical staff throughout the world. WHY NOT JOIN US AND PLAY YOUR PART? IFATSEA is determined to succeed in its objective and this success will be more speedily obtained if IFATSEA is a truly worldwide Organisation promoting Air Traffic Safety Electronics, Telecommunications Equipment and the staff engaged within the profession.

We will be glad to hear from you and look forward to receiving your enquiries addressed to:

The Secretary,  
International Federation of Air Traffic  
Safety Electronic Associations,  
90 Borough High Street,  
London, S.E.1., England.



Actualmente la IFATSEA engloba, según cifras propias, a más de veinte mil ingenieros y técnicos de organizaciones de sesenta países de los cuatro continentes.

IFATSEA se organiza a su vez en cuatro oficinas regionales:

- África
- América
- Asia – Pacífico
- Europa

Cada región está a cargo de un director y cuenta con varios coordinadores.

El Eurogrupo está encargado de cubrir todo lo relativo al área Europea, la cual por su grado de implicación en IFATSEA, es el colectivo más importante.

En 1997 fue encargado por IFATSEA para hacer un seguimiento de los trabajos realizados en el seno de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC). Fue el principio de largos y duros trabajos que desembocaron en la legislación que actualmente es de aplicación a los ATSEP europeos (ESARR).

El cargo de director del Eurogrupo que estuvo ostentado hasta hace pocos días por el portugués Carlos Viegas, ha pasado a manos de Ray Simpson, del Reino Unido.

Una vez al año, la IFATSEA organiza una Asamblea General así como dos reuniones de la Junta Directiva, las cuales son auspiciadas por alguno de los países miembros de la organización.

Durante estas reuniones, el trabajo se realiza principalmente en cuatro comités:

- Comité profesional
- Comité técnico
- Comité de administración
- Comité de factores humanos y medioambiente



La próxima Asamblea General de la IFATSEA, la N° 37 desde su creación, se celebrará en Italia en Octubre del presente año.

Como medio de comunicación, aparte del universal correo electrónico, IFATSEA edita la revista NAVAIRE. Hasta ahora su formato fue el de tradicional papel, y en próximos números pasará a tener formato electrónico para su mejor distribución.

A disposición de las ejecutivas de las distintas organizaciones miembros de IFATSEA y, por lo tanto con acceso restringido, el Eurogrupo dispuso del IDC o Ifatsea Data Centre. En esta página se recopila la información y documentación emitida a lo largo de su actividad en los últimos años, y asimismo actúa de biblioteca virtual y punto de encuentro para debates en foro y difusión de determinadas noticias.

## **2.- ALGUNOS TRABAJOS DESARROLLADOS POR IFATSEA**

### *LICENCIA PROFESIONAL*

Tal y como en al principio detallábamos, IFATSEA tuvo como objetivo inicial el lograr la inclusión de obligatoriedad de la licencia profesional para el ATSEP en el capítulo 4º del Anexo I al Convenio de la OACI.

Para ello se desarrolló el Manual de entrenamiento del ATSEP, primero como documento interno de IFATSEA y finalmente publicado por la OACI como Documento preliminar Doc 7192-AN/857 Part E-2.

Los pasos dados en este sentido han sido los correctos hasta ahora, pero parece ser que el período transitorio iniciado tras el cese del anterior Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite, y el nombramiento de su sucesor el próximo otoño, obviamente hace que el proceso se ralentice, aunque se persiste en el empeño.

Entre tanto, se intenta obtener una licencia común a nivel europeo. Las presiones de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea así como de determinados sectores de la industria aeronáutica en contra de esta iniciativa, hacen que el camino sea bastante dificultoso.

Finalmente, aun sin renunciar a la licencia completa, se está extendiendo en determinados países como Suiza, Alemania, Francia, Austria y próximamente Bélgica la licencia de tipo N° 4 según la encuesta Ecorys. En el informe sobre la 36ª Asamblea General de Casablanca se detalla este proceso. No obstante es un tema este que sigue "vivo" y del que



remitiremos más información a medida que se vayan sucediendo los acontecimientos.

#### *SES/SESAR*

En el resumen sobre la 36<sup>a</sup> Asamblea también tenéis referencia cumplida a la iniciativa SES y al proyecto SESAR. En ambos estuvo presente la IFATSEA como parte implicada, y a ello debemos, por ejemplo, la ampliación del alcance de la ESARR 5 en lo tocante a nuestro colectivo. Su presencia asimismo en el Consorcio SESAR, es una garantía en cuanto a que, como todos podéis imaginar, tanto los ANSP´s como la Industria Aeronáutica, tenderán a abaratar costes basándose en la fiabilidad de los sistemas y en la poca mantenibilidad de los mismos. Salvaguardar tanto nuestra profesión como nuestros puestos de trabajo en el futuro a medio / largo plazo, exige tener representantes en SESAR. Seguridad y eficiencia económica o rentabilidad no son términos necesariamente opuestos, pero exigen de un estrecho control para evitar determinadas “veleidades” presupuestarias y de personal.

#### *MOSAIC*

Tal y como ya comentamos, MOSAIC nace como respuesta a la “excesiva” tendencia que se observa en el desarrollo del SES a la privatización de servicios - tal y como comentamos en el punto anterior - con idea de obtener beneficio económico de una actividad que debería ser considerada de interés público. Aunque la IFATSEA no se posiciona públicamente a favor o en contra de este proyecto, por ahora, diferentes asociaciones y sindicatos Europeos de ATSEP's así como de Controladores, apoyan esta iniciativa independientemente.

#### *FACTORES HUMANOS*

“Los Factores Humanos estudian las causas que producen la disminución de la capacidad de evaluación y raciocinio, aprender a evitarlos y aplicarlos en nuestra tarea cotidiana”. Así los describíamos en el informe de la 36<sup>a</sup> Asamblea y es, a mi honesto entender, un área bastante interesante en la que los compañeros franceses están empezando a investigar. Aplicar las enseñanzas obtenidas del caso de Control a nuestra profesión, es uno de los trabajos que se han encomendado y del que podremos esperar novedades en el futuro. Es un factor desvelado a su vez en el material guía de las ESARR5, en referencia al entrenamiento en situaciones anómalas. Comprender cómo y por qué actuamos de una determinada manera bajo presión u otros factores, es vital en el desempeño de una profesión comprometida con la seguridad aérea.



Obviamente, esto es sólo una breve muestra de los trabajos en curso llevados a cabo por IFATSEA. Los aquí mostrados están prácticamente limitados al ámbito Europeo, como así lo fue la investigación de los accidentes de Linate ( Milán ) y de Überlingen ( Frontera Suiza-Alemana ). En el caso de este último con dos compañeros pendientes de juicio.

### **3.-TRAMITES Y APORTACIÓN ECONÓMICA**

En la reunión en la que se revisaron los trámites para la integración de nuestra organización en la IFATSEA, se entregaron al Presidente Yvan Oulette y al entonces Vicepresidente 1º Ian Findley ( actualmente cargo ostentado por Carlos Viegas ) copias de nuestro Estatuto traducidos al inglés, del documento original registrado en castellano, del certificado extendido por la Oficina de registro de Estatutos en el que se acredita que nuestra organización tiene personalidad jurídica y plena capacidad de obrar, así como el certificado en inglés extendido por la Secretaría de Finanzas de la FSAI en la que se acredita nuestra afiliación e implantación en el colectivo.

Como ya comentamos, nuestra organización, en relación con las integradas en IFATSEA, ocuparía la segunda posición de Europa y la quinta del mundo, dado nuestro número de afiliados que figura en el certificado y según la información de suscripción repartida por la IFATSEA durante la asamblea.

En lo tocante a la cuota resultante, se calcula de la siguiente manera:

Los miembros de IFATSEA pagan, como cuota única de inscripción 2 francos suizos por cada afiliado más una cuota anual de 2 francos suizos por afiliado al año, esta cuota se pretende adaptar próximamente a Euros por lo que sería superior a la cuota de inscripción, por lo tanto la FSAI tendría que abonar a IFATSEA, como cuota de inscripción de 1.110 € y como cuota de participación 1.766 € al año, esta cuota se actualiza cada año en función del número de afiliados con que contemos.

Una vez acordado ingresar en IFATSEA hay que dirigir una solicitud a la organización la cual notifica a todos sus asociados y si durante 15 días no existen respuestas contrarias a ello se nos notificará nuestra admisión y certificado como miembro de IFATSEA.



#### **4.- VENTAJAS DE LA INTEGRACIÓN EN IFATSEA**

“Con la integración de la FSAI en IFATSEA, se cierra el gran hueco que quedaba en el sur de Europa”, fue la frase que la ejecutiva de la IFATSEA nos dedicó en Casablanca. Tal y como comentamos, nuestra organización representa un gran potencial humano, y uno de los países con mayor crecimiento previsto del tráfico aéreo. Ello hace que ganemos en fuerza de cara al seguimiento desarrollo, tal y como hemos comentado, de la iniciativa del SES y del proyecto SESAR, en su implantación en España. Para ello, es necesario la homologación tanto a nivel social como profesional con el resto de colegas europeos. Y aquí es donde IFATSEA puede también aportarnos su ayuda

Obviamente, con su presencia en la OACI (a través del Presidente de IFATSEA), como de otros miembros en el Consejo Europeo y Eurocontrol, IFATSEA conforma un “lobby” con el fin de defender los intereses de sus miembros afiliados y de la profesión del ATSEP en general.

En el caso nuestro, como ya comentamos en el informe previo, se gestionaría tras la incorporación a IFATSEA, la celebración de un “Safety Awareness Day”, en España, con fecha y lugar por determinar en función del calendario y compromisos.

Pero en general, y tras conocer por nuestro informe la situación de los ATSEP Españoles, IFATSEA se comprometió a prestar apoyo y ayuda a la FSAI como miembro de la Asociación y representante del colectivo en España.

Por otra parte, en Casablanca se establecieron contactos con nuestros homólogos portugueses. Nuestros intereses son comunes dado que el cielo único probablemente nos “una” con el proceso de defragmentación del espacio aéreo europeo. Además de la proximidad geográfica, una problemática similar hará que las ventajas de este conocimiento mutuo sean muchas.

Tras recientes conversaciones, se explora la posibilidad, aún sin confirmar, de que representantes portugueses nos acompañen en el Consejo Federal. Si no pudiera ser ahora, por proximidad de fechas, se volvería a intentar nuevamente en la próxima primavera.

#### **5.-Y NUESTRA APORTACION A IFATSEA**

A petición de uno de los Vice-Presidentes de IFATSEA, Theodore Kiritsis, se va a realizar un análisis comparativo de las condiciones sociales, laborales y profesionales entre el colectivo ATSEP Europeo afectado por la



iniciativa del SES. El Sr. Kiritsis fue el contacto que establecimos para conocer datos acerca de los colegas griegos.

El citado análisis se va a realizar en tres fases:

- 1.- Confección del formulario con el cuestionario a determinar por la Secretaría de Normativa y Seguridad
- 2.- Proceso de los cuestionarios ( envío, recepción y recogida de datos).
- 3.- Elaboración del informe.

El informe se remitirá tanto al Sr. Kiritsis como a Mr. Ray Simpson, Director del Eurogrupo para su análisis posterior.

Pero además de esto, nuestra participación en IFATSEA exigirá nuestro apoyo en los distintos grupos de trabajo que se nos asignen a través del Eurogrupo. Al igual que con la FSAI, IFATSEA somos todos, y ello exige un compromiso que a la larga repercutirá en la mejora de nuestra profesión en todos los ámbitos

#### **6.- PROPUESTA A VOTAR EN EL CONSEJO FEDERAL.**

Como consecuencia de todo lo anterior, se propone someter al Consejo Federal de FSAI:

***Adhesión de la FSAI a IFATSEA y aprobación de las cuotas de inscripción y mensual a pagar.***