

MAYDAY

EN LA AVIACIÓN ARGENTINA

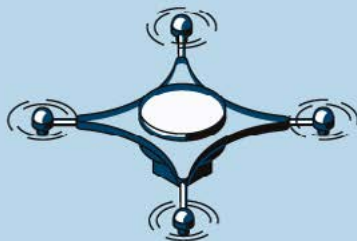
1

Comentarios sobre las principales reformas al régimen
jurídico aeronáutico de la República Argentina



t!)

Cintia Caserotto Miranda | Horacio Martín Pratto Chiarella



En este libro se identifican y se analizan los textos normativos que se emitieron en materia aeronáutica desde que tuvo lugar la asunción, el 10 de diciembre de 2023, del señor presidente de la Nación Argentina hasta la fecha en que la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, publicó un comunicado oficial en el que se dio a conocer que nuestro país lograba, afortunadamente, mantener su categoría. Ello, como consecuencia de haberse subsanado los hallazgos que se detectaron durante las dos auditorías que se llevaron a cabo con respecto a la aviación civil argentina: *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP) e *International Aviation Safety Assessment Programme* (IASA).



MAYDAY

EN LA AVIACIÓN ARGENTINA

1

Comentarios sobre las principales reformas del régimen
jurídico aeronáutico de la República Argentina

Cintia Caserotto Miranda | Horacio Martín Pratto Chiarella

t!)

(tinta libre)
ediciones

Producción editorial
Tinta Libre Ediciones

Diseño de interior
Departamento de Arte Tinta Libre Ediciones

Coordinación editorial
Gastón Barrionuevo

Diseño de tapa
Departamento de Arte Tinta Libre Ediciones

Caserotto Miranda, Cintia

Mayday aviación en la Argentina : comentarios sobre las principales reformas del régimen jurídico aeronáutico de la República Argentina / Cintia Caserotto Miranda ; Horacio Martín Pratto Chiarella. - 1a ed. - Córdoba : Tinta Libre, 2025. 396 p. ; 21 x 17 cm.

ISBN 978-631-306-723-7

1. Aeronáutica. 2. Derecho Aeronáutico . I. Pratto Chiarella, Horacio Martín II. Título
CDD 629.132

Prohibida su reproducción, almacenamiento y distribución por cualquier medio, total o parcial, sin el permiso previo y por escrito de los autores y/o editor. Está también totalmente prohibido su tratamiento informático y distribución por internet o por cualquier otra red.

La recopilación de fotografías y los contenidos son de absoluta responsabilidad de/l los autor/es. La Editorial no se responsabiliza por la información de este libro.

Hecho el depósito que marca la Ley 11.723
Impreso en Argentina - Printed in Argentina

© 2025. Caserotto Miranda, Cintia & Pratto Chiarella, Horacio Martín
© 2025. Tinta Libre Ediciones



www.tintalibre.com.ar

*A los maestros del Derecho Aeronáutico argentino
Dres. Federico Videla Escalada, Héctor Perucchi,
Marina A. Donato y Mario O. Folchi*

*La vida no es una serie de colisiones con el futuro;
no es la suma de lo que hemos sido,
sino lo que anhelamos ser.*

JOSÉ ORTEGA Y GASSET

SOBRE LOS AUTORES

CINTIA CASEROTTO MIRANDA



Doctoranda (Facultad de Derecho – UBA). Abogada (Facultad de Derecho – UBA). Magister en Magistratura y Derecho Judicial (Universidad Austral); Magíster en Metodología de la Investigación Científica (UNLA); Especialista en Elaboración de Normas Jurídicas (UBA) y Especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario (INDAE). Graduada del “Programa de Actualización en Derecho Marítimo y Aeronáutico” (UBA) y del “Programa en Teoría del Derecho y Argumentación Jurídica Aplicada” (Facultad de Derecho – UBA) como así también de las Diplomaturas en “Gestión Parlamentaria” (ICaP) y en “Práctica y Gestión Parlamentaria” (Universidad de Mendoza). Docente universitaria (Jefe de Trabajos Prácticos por concurso y oposición de antecedentes) en la Asignatura “Instituciones del Derecho de la Navegación por Agua y por Aire” correspondiente a la Cátedra del Dr. Diego E. CHAMI (Facultad de Derecho – UBA) como así también en la carrera de grado de la Universidad Santiago de Cali (Colombia) y en la Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNAJ). Cursante de la Diplomatura Universitaria Superior de Profundización Jurídico-Técnica Espacial (USAL). Docente titular en la Especialización en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario (INDAE) y Docente Titular en la Especialización en Gestión del Transporte Aero comercial (UNSAM). A su vez, brinda clases en el Centro de Instrucción “Drones Vip”. Es Investigadora, disertante en el

ámbito nacional e internacional y autora de varios artículos como así también de los libros: *Los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (2019). La Autora; *Investigación técnica y accidentes aéreos. Criterios para atribución de responsabilidad y Ética judicial* (2020). Tinta Libre; *Líneas aéreas de bajo costo y páginas web. La importancia del derecho implícito en materia tarifaria* (2022). Tinta Libre y *Las reliquias del Dr. Mario O. FOLCHI en el Derecho Aeronáutico* (2025). Tinta libre. En el ámbito público se desempeña como Oficial Auditora de la Fuerza Aérea Argentina (Capitán en el 6° año) con destino, al día de la fecha, en la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y, en el ámbito privado, ejerce como abogada partner en la Consultora *Jetlex Aviation Intelligence*.

HORACIO MARTÍN PRATTO CHIARELLA



Abogado (Facultad de Derecho – UBA). Especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario (INDAE). Máster en Gestión y Dirección Portuaria Aeronáutica (*ITAérea Aeronautical Business School*). Posgrado en Dirección y Administración Estratégica (Universidad Católica de Salta). *Aviation Management Certificate* (*Embry Riddle Aeronautical University USA*). Se ha desempeñado como representante de la Cámara de Empresas de Transporte Aéreo

No Regular, de la Federación Argentina de Aeroclubes y de la Cámara Argentina de Centros de Instrucción de Aviación Civil. Co-autor de los libros: *Delitos Aeronáuticos* (2024). Astrea y *Las reliquias del Dr. Mario O. FOLCHI en el Derecho Aeronáutico*. Tinta Libre (2025) como así también de varios artículos en la materia. Disertante en el ámbito nacional e internacional. Docente en la Especialización en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario (INDAE) y en la asignatura “Instituciones del Derecho de la Navegación por Agua y por Aire” correspondiente a la Cátedra del Dr. Diego E. CHAMI (Facultad de Derecho – UBA). Fundador de la Consultora *Jetlex Aviation Intelligence*. Al momento de la publicación de este libro se desempeña como Director Nacional de Seguridad Operacional en la Administración Nacional de Aviación Civil.

ÍNDICE

Sobre los autores.....	9
Prólogo, por Com. (R) VGM Jorge Daniel Senn	15
Prólogo, por Dr. Emilio Romualdi	17
I. Introducción	
Pre-chequeo y walk around previo al despegue	27
Conformación de la tripulación	45
El dinamismo aeronáutico como principio rector	46
La emisión de Decretos en materia de Derecho Aeronáutico	48
Nuestro objeto de estudio	48
II. Fases	
A. Despegue	53
DNU-2023-70-APN-PTE	57
B. Ascenso	87
DECTO-2024-599-APN-PTE	91
DECTO-2024-606-APN-PTE	116
DECTO-2024-639-APN-PTE	120
DECTO-2024-663-APN-PTE	128
DECTO-2024-664-APN-PTE	135
DECTO-2024-712-APN-PTE	142
DECTO-2024-752-APN-PTE.....	146
DECTO-2024-809-APN-PTE.....	149

C. Turbulencias en crucero 177

DECTO-2024-816-APN-PTE	181	DECTO-2024-844-APN-PTE	197
DECTO-2024-825-APN-PTE	189	DECTO-2024-873-APN-PTE	199
DECTO-2024-831-APN-PTE	195	DNU-2024-941-APN-PTE	206

D. Descenso - Aproximación..... 217

D. 1. Resoluciones emitidas por la Administración Nacional de Aviación Civil 221

RESOL-2024-208-APN-ANAC#MEC.....	223	RESOL-2024-327-APN-ANAC#MEC	308
RESOL-2024-247-APN-ANAC#MEC	226	RESOL-2024-338-APN-ANAC#MEC	311
RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC	233	RESOL-2024-344-APN-ANAC#MEC	326
RESOL-2024-262-APN-ANAC#MEC	237	RESOL-2024-346-APN-ANAC#MEC	329
RESOL-2024-263-APN-ANAC#MEC	240	RESOL-2024-353-APN-ANAC#MEC	333
RESOL-2024-264-APN-ANAC#MEC	249	RESOL-2024-354-APN-ANAC#MEC	335
RESOL-2024-277-APN-ANAC#MEC	252	RESOL-2024-355-APN-ANAC#MEC	339
RESOL-2024-278-APN-ANAC#MEC	257	RESOL-2024-363-APN-ANAC#MEC	343
RESOL-2024-289-APN-ANAC#MEC	264	RESOL-2024-410-APN-ANAC#MEC.....	352
RESOL-2024-290-APN-ANAC#MEC.....	267	RESOL-2024-411-APN-ANAC#MEC.....	358
RESOL-2024-319-APN-ANAC#MEC	282	RESOL-2024-412-APN-ANAC#MEC	363
RESOL-2024-320-APN-ANAC#MEC.....	285	RESOL-2024-427-APN-ANAC#MEC	365
RESOL-2024-322-APN-ANAC#MEC	301	RESOL-2024-446-APN-ANAC#MEC	367
RESOL-2024-326-APN-ANAC#MEC	303	RESOL-2024-457-APN-ANAC#MEC	370

D. 2. Resolución emitida por el Ministerio de Seguridad 373

RESOL-2024-696-APN-MSG.....	375
-----------------------------	-----

E. Aterrizaje 381

Comunicado del comandante previo al aterrizaje	383	Primera escala técnica	386
---	-----	------------------------------	-----

Bibliografía..... 389

MAYDAY EN LA AVIACIÓN ARGENTINA

*Comentarios sobre las principales reformas al régimen jurídico aeronáutico
de la República Argentina*

Tomo 1

CINTIA CASEROTTO MIRANDA & HORACIO MARTÍN PRATTO CHIARELLA

PRÓLOGO

Por Com. (R) VGM Jorge Daniel SENN

¿Es la Aviación Civil Argentina, un dinamizador de la economía de la República Argentina? SI

En la era actual, con los rápidos avances en la Aviación Civil Mundial, es fácil olvidar lo esencial, su estructura jurídica y reglamentaria, y como dificulta su desarrollo y crecimiento, cuando esta no se actualiza a las nuevas exigencias, impactando negativamente en todos los ámbitos de la sociedad.

En este libro, sus autores, exploran y fundamentan, en forma sencilla y amena, la relación entre la estructura jurídica de la Aviación Civil Argentina y la remoción de obstáculos legales que se acumularon desde hace mucho tiempo atrás, obstaculizaron su desarrollo y crecimiento.

Su texto, por su acertado diseño y fundamentos, nos muestra un camino de fácil recorrido, y como podemos encontrar un equilibrio entre las actualizaciones recientes de las normas y como estas impactan positivamente en el incremento de la conectividad aérea de Argentina.

Las deficiencias en la organización operativa y legal de la Aviación Civil Argentina, que observaron las dos auditorías recientes (2023/2024), tanto de la *Federal Aviation Administration* (FAA), como así también, de la Organización Aviación Civil Internacional (OACI), que obligaron a una reacción decidida del Poder Ejecutivo Nacional, las podemos encontrar claramente explicadas y fundamentadas.

Los autores, con solvencia intelectual y orden académico, analizan con profundidad, los cambios legales, de las diversas normativas dictadas a partir del DNU 70/23 durante todo el año 2024, que actualizaron la legislación vigente, que no se realizaba desde mucho tiempo atrás.

Su lectura, facilita al lector, a la Industria, operadores y usuarios de la Aviación Civil Argentina, un rápido acceso a las nuevas reglas y su interpretación jurídica, con una redacción técnica amena en lo jurídico, ayuda a la adecuación y actualización de la documentación técnica y operativa de la Autoridad Aeronáutica Argentina, Talleres y Operadores Aéreos.

En el mundo de hoy, donde la Aviación Civil, avanza a pasos agigantados, es fácil perder de vista lo que realmente importa. En este libro, encontraremos la relación entre la tecnología y la reglamentación jurídica y operativa, y cómo podemos encontrar un equilibrio sustentable entre ambos.

La República Argentina, que fue pionera y referente global, en el desarrollo de la aviación civil y comercial, que participó activamente en la creación y organización jurídica la de OACI en 1944, por lo tanto, es justo, respetar y reconocer el esfuerzo realizado en el pasado, por hombres y mujeres argentinos, que, con responsabilidad y honestidad académica, nos dejaron lo que actualmente es la Aviación Civil Argentina, que debemos actualizar y hacer crecer, en honor y reconocimiento a ellos.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 18 de febrero de 2025

PRÓLOGO

Por Dr. Emilio ROMUALDI

La lectura de un libro siempre constituye una travesía en la que lo que verdaderamente importa no es el destino en sí, sino el sabor que nos deja su recorrido.

En esta experiencia, el conocimiento, la agudeza, el compromiso y la decisión de los autores es determinante para que la misma sea no sólo placentera sino intensa y profunda.

Por otro lado, el mundo jurídico excede en mucho el mero análisis normativista, avanza hacia la inevitable relación de la conducta, de la realidad, del mundo del ser como presupuesto de la norma que nos aporta una respuesta cualitativa, valorativa donde el deber ser es o debe ser la expresión del vínculo entre estos factores.

En tal sentido, reconociendo sus limitaciones, Herrera Figueroa, con fuente expresa en Heidegger, sostiene que los valores son propuestos por la existencia. El tríptico deseo, afecto, amor sobreandan los orígenes del valor, lo valioso y el sentido “(..) *el valor cuenta en la vida humana que es libertad fenomenalizada.*”¹

Así, la realidad humana es por donde el valor se introduce al mundo. El valor llena la libertad. Nada hace existir el valor fuera de la libertad que es la misma conducta del hombre “(..) *solo en la conciencia del hombre es vivido el valor, y lo es, como sentido de algo que sólo el tiempo provee al ser.*”²

1 | HERRERA FIGUEROA, M., *Filosofía de los valores*, Buenos Aires, Leuka, págs. 76 y 94- 95.

2 | HERRERA FIGUEROA, M., *Justicia y Sentido*, Buenos Aires, Leuka, págs. 138 -139

Ese mundo valorativo es el que propone las modificaciones en las normas como respuesta al cambiante mundo del ser que cada vez tiene en todos los ámbitos una velocidad de cambios que requiere del análisis de la realidad con espíritu crítico no exento del ideal de la mejor solución posible que algunos denomina justicia.

El libro que me toca prologar no es solamente descriptivo, sino que es crítico, propositivo y, por cierto, la necesaria fuente de una imprescindible motivación del lector en la búsqueda de analizar la profundidad de los cambios propuestos mediante la diversa normativa dictada a partir del DNU 70/23 durante todo lo que va del año 2024.

Es claro, me parece, que en el mundo del derecho los valores se refieren a la libertad (conducta humana) donde “(...) *la materia informe de nuestras vivencias, realidad y valor aparecen caóticamente mezclados (...) el derecho es un fenómeno cultural, es decir un hecho relacionado a un valor.*”³

En definitiva, todas las normas que se dictan lo que establecen son mayores límites a la libertad de los operadores sociales, en nuestro caso los operadores de la actividad aeronáutica, en la búsqueda de optimizar sus resultados económicos y de lograr eficiencia de servicios para el usuario.

Solía decir Werner Goldschmidt que el prólogo de un libro es lo último que se lee. Si es así, como afirmaba el maestro, el lector ya sabe que no hay exageración en mis consideraciones.

Que estamos frente a un texto muy intenso, muy gráfico, con fuentes de datos y un contexto doctrinario original y de alto valor por su profundidad y detalle.

Si por el contrario no lo ha hecho siéntese y prepárese pues entrará en la vorágine del libro, disfrute, concuerde, discrepe, pero sobre todo piense porque este texto le dará todos los elementos necesarios para hacerlo.

No dudo que encontrará intensidad, profundidad, compromiso, información por los jóvenes autores de este libro lo han planteado así y seguramente Ud. apreciado lector, lo disfrutará plenamente.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 4 de noviembre de 2024

3 | RADBRUCH, G., *Filosofía del Derecho*, Editorial Reus, Madrid, págs. 39 y 44



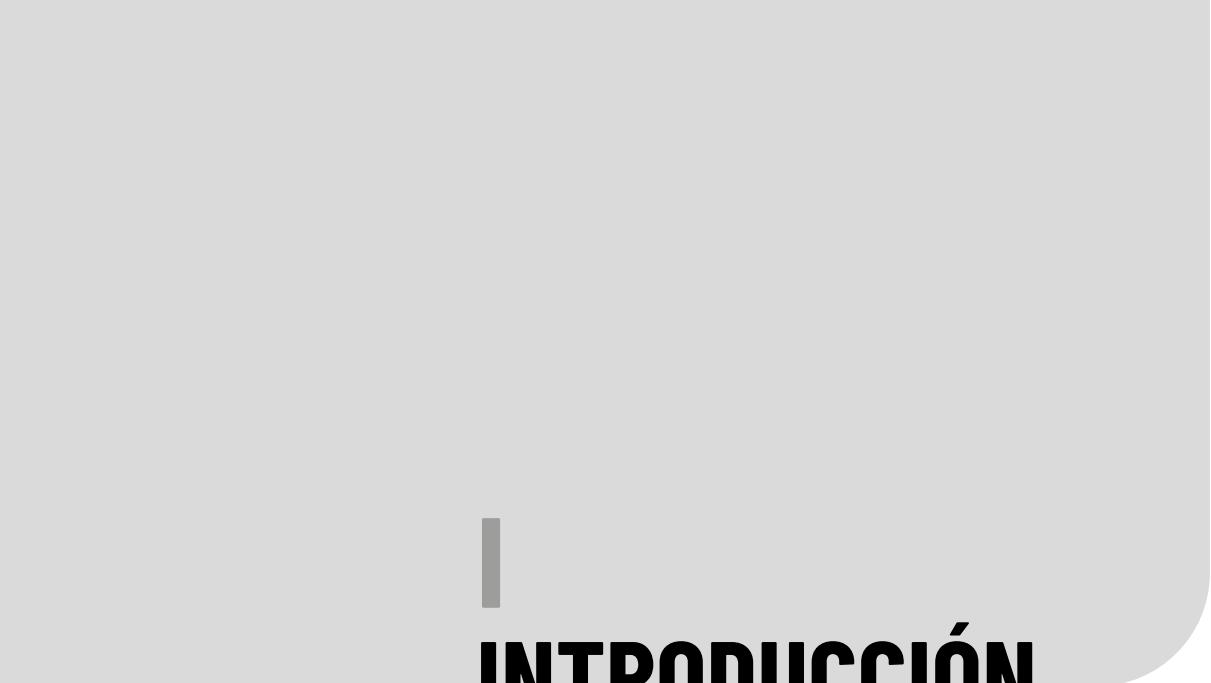
✓ **2 Auditorias**

- ✓ **Multiplicidad de hallazgos en la aviación civil argentina**

¿Cuál era riesgo al que estaba sujeta la aviación civil argentina ante el supuesto de que el Gobierno Nacional omitiera adoptar una decisión política que tuviera por objeto el levantamiento de los hallazgos?



Que la aviación civil argentina bajara de categoría y pasara de la "1" a la "2".



INTRODUCCIÓN

Estimado lector:

A lo largo de estas líneas encontrará un detallado compendio comentado y actualizado referente a los cambios normativos que se han suscitado con respecto a la aviación civil y comercial de la República Argentina, a partir del mes de diciembre de 2023 como consecuencia de la proyección de un cambio de paradigma en la actividad.⁴

La norma de fondo como así también las sucesivas que se emitieron y se comentan a lo largo del presente suponen la sustanciación de cambios normativos profundos dado que, entre otras cuestiones, se han derogado y modificado decretos como así también leyes que datan de la década del 40.

El motivo de la elaboración de este libro se sustenta en la necesidad de poner a disposición de los operadores de la aviación de la República Argentina, abogados especializados como así también estudiantes universitarios y post-universitarios, entre otros, un texto actualizado en la materia con un enfoque práctico.

En esencia, este libro busca conjugar los aspectos teóricos del Derecho Aeronáutico con la experiencia que nos ha ofrecido y nos ofrece, a diario, el ejercicio de la profesión.

En definitiva, hemos querido sacarle provecho a aquella célebre expresión que pronuncia, de tanto en tanto, uno de los autores de este libro⁵ en cada jornada aeronáutica en lo referente a la importancia que reviste el “caminar la trinchera”.⁶

Los textos normativos que comentamos —los cuales se emitieron desde el 10 de diciembre de 2023 hasta el 25 de octubre de 2024— constituyen tan sólo el inicio de un proceso de reformas normativas que se profundizarían, aún más, en el año 2025.

Ineludiblemente, las reformas normativas se enmarcan en un contexto complejo que le ha tocado vivenciar a la aviación civil y comercial de nuestro país —que aún subsiste, por supuesto— luego de la obtención de magras calificaciones y del desarrollo de una

4 | Hemos escrito este libro desde que tuviera lugar la publicación del DNU Nº 70/23 en el Boletín Oficial de la República Argentina y lo hemos enviado a la editorial con fecha 26 de febrero de 2025. Agradecemos la colaboración del Comandante Gustavo DE IBARRA en el comentario efectuado, desde el punto de vista técnico-operativo.

5 | Horacio Martín PRATTO CHIARELLA.

6 | Frase ésta, muchas veces, que uno de los Autores (Horacio Martín PRATTO CHIARELLA) ha escuchado del Comandante José VACA.

performance preocupante en nuestra materia. Las cuales, fueron identificadas por las auditorias internacionales que tuvieron lugar en argentina, a partir del año 2022.

Nos referimos, en particular, a aquella auditoría que llevó adelante la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI) denominada *Universal Safety Oversight Audit Programme* (en adelante USOAP) y a aquella que fuera realizada por la *Federal Aviation Administration* —Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos de América— bajo la denominación *International Aviation Safety Assessment* (en adelante IASA).

No cabe duda que la politicidad, como bien sostuvieron —oportunamente— grandes maestros argentinos del Derecho Aeronáutico; tales como: Federico Videla Escalada, Héctor Perucchi, Marina Donato y Mario O. Folchi constituye uno de los insoslayables caracteres del Derecho Aeronáutico que se exterioriza, por lo general, en la elaboración de textos normativos. Y es, principalmente ese aspecto de la exteriorización de la politicidad, lo que en las sucesivas páginas le proponemos sobrevolar.

Pero claro, todo sobrevuelo, demanda la elección de un vuelo. No hay de qué preocuparse. Por fortuna, nos hemos anticipamos y hemos comprado su billete de pasaje. El vuelo, antes de que nos pregunte, es el “Vuelo AV- 2024”.

Sin embargo, antes de embarcar queremos recordarle que al desarrollo de todo vuelo lo integran 6 (SEIS) fases: despegue, ascenso, crucero, descenso, aproximación y aterrizaje; de las cuales 2 (DOS), resultan críticas: el despegue y el aterrizaje.

De hecho, la estructura de este trabajo coincide con la del desarrollo de un vuelo. De ahí que, durante la fase de despegue le propongamos analizar, con respecto a nuestra materia, el Decreto de Necesidad y Urgencia (en adelante DNU) N° 70/23. Texto normativo —recordemos— que realizó un viraje pronunciado de rumbo en la política aerocomercial como así también con respecto al principal texto normativo de fondo (el Código Aeronáutico de la República Argentina) conteste con la perspectiva de un nuevo gobierno y de su pretensión de instaurar un nuevo paradigma en lo que respecta a la aviación civil y comercial. Ello, sumado a la necesidad de instrumentar medidas urgentes para sortear los preocupantes resultados que obtuvo la República Argentina en las auditorias anteriormente mencionadas.

Luego, le proponemos realizar las siguientes DOS (2) fases —ascenso y cruce— a partir del análisis de los Decretos del Poder Ejecutivo Nacional (en adelante PEN) de carácter autónomo como así también reglamentario a los que dio lugar la emisión del DNU N° 70/23; muchos de los cuales fueron producto de la Comisión de Reglamentación del Código Aeronáutico creada por RESOL-2024-6-APN-ST#MINF de la Secretaría de Transporte en la que hemos tenido, cada uno desde su lugar, el honor de participar.

A continuación, vivenciaremos la fase de descenso, proponiéndole analizar en detalle los últimos Decretos que emitió el PEN⁷ a escasos días de culminar la visita que efectuaron los inspectores de la *Federal Aviation Administration* en la República Argentina con el objeto de verificar si aquellos hallazgos que habían sido detectados en el mes de abril de 2024 y habían dado lugar a la formulación de bajas calificaciones, fueron efectivamente subsanados a fin de evitar la baja de categoría internacional.

Posteriormente, nos adentraremos en la fase de aproximación. Fase en la que analizaremos las resoluciones que se emitieron desde el ámbito de la Administración Nacional de Aviación Civil (en adelante ANAC) encontrándonos próximos a lo que, en teoría, resultaría ser la última fase.

¿Y del aterrizaje? ¿Qué hay del aterrizaje en tanto última fase? ¡No se apresure, estimado lector! Por ahora, le informamos que este vuelo —que no se proyectó para culminar en el año 2024— nos demandará la realización de algunas escalas; la primera de las cuales, lo encontrará sano y salvo.

Entonces, luego de haberle leído la cartilla, le proponemos que se abroche bien el cinturón, que rebata las mesas, levante las ventanillas y se prepare para el despegue.

Puertas en armado... —*Crosscheck*—. Se prevén turbulencias.

Se ruega que permanezca sentado, leyendo y —en todo momento— esperanzado.

Conserve la fe. Llegaremos bien. Si es que a ese “llegaremos bien” lo concebimos como al alcance de la meta que el Gobierno Nacional proyectó y finalmente concretó en nuestra materia.

7 | Se sugiere tener en cuenta los que fueron emitidos desde el Decreto N° 816/2024 al DNU N° 941/2024.

**A nuestros héroes y Veteranos de la Guerra de
Malvinas, Georgias e Islas del Atlántico Sur,**

Y a ella, por qué no también a ella,

Virgen de Loreto, Patrona de nuestro único y mismo cielo



PRE-CHEQUEO Y WALK AROUND PREVIO AL DESPEGUE

En el mes de diciembre de 2023 y, más precisamente en territorio argentino, se dio inicio a la realización de un pre-chequeo y *walk around* previo al despegue en materia normativa aeronáutica.

Ahora bien, de la misma manera en que ningún médico cirujano pasa a la acción sin antes efectuar un diagnóstico con respecto al paciente; ningún piloto despegue sin antes realizar un chequeo completo de su aeronave.

Tenemos claro que la realización de todo diagnóstico exige interpretarlo.

Entonces, la pregunta que corresponde hacernos de inmediato es ¿quiénes realizaron, en nuestra materia, esa interpretación? Respuesta: quienes ejercen la conducción política en la República Argentina asistidos por profesionales con expertise en la materia.

No cabe duda que la realización del pre-chequeo y *walk around* previo al despegue en materia normativa aeronáutica reviste un matiz estrictamente interpretativo, consistente en la necesidad de instaurar, por parte del Gobierno Nacional, un nuevo paradigma operativo como así también político en la materia. Ello, con sustento en la demanda del sector a partir de la visibilización diaria de los penosos resultados que arrojaron las DOS (2) Auditorías que se realizaron en nuestro país.

Somos conscientes que siempre que se interpreta, se interpreta desde algún lugar. Todos interpretamos. Lo hacemos permanentemente. Contemplamos la vida desde un enfoque en particular, analizamos las normas e incluso las acciones de los demás a partir de nuestras propias experiencias, de nuestro mayor o menor conocimiento en diversas materias y en ocasiones lo hacemos —quizá sin darnos cuenta— arraigados a nuestros valores y juicios.

La exteriorización de ese pretense cambio de paradigma inicia con la emisión del DNU N° 70/23 y continúa con la emisión de sucesivos Decretos —de carácter autónomos y reglamentarios— como así también de diversas Resoluciones emitidas desde el ámbito de la Administración Nacional de Aviación Civil y del Ministerio de Seguridad.

Entonces, es a partir de ese contexto temporal en que podríamos permitirnos comprender cuáles fueron los argumentos que la actual conducción política empleó en los considerandos del DNU N° 70/23 por el que se modificó, precisamente, el Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley N° 17.285) (en adelante CA).

Recordemos juntos cuáles fueron, en esencia, los argumentos que se brindaron a esos efectos:

“Que, en otro orden, la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial, pilar fundamental no solo de su integración federal, sino fundamentalmente del desarrollo económico y turístico.

Que, por eso, es imperativo un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas.

Que estos objetivos requieren derogar la Ley N° 19.030, el Decreto - Ley N° 12.507 del 12 de julio de 1956 y el Decreto N° 1654 del 4 de septiembre de 2002, e introducir modificaciones en el CÓDIGO AERONÁUTICO; todo ello con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector.

Que, con el mismo objetivo, se introducen modificaciones a las Leyes Nros. 26.412 y 26.466 a los fines de permitir la transferencia de las acciones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA a sus empleados.” (Cfr. Nonagésimo primero, nonagésimo segundo, nonagésimo tercero, nonagésimo cuarto considerando del DNU N°70/23)”.

Veamos: el aludido cambio de paradigma parte, en términos generales, de la situación de emergencia que se interpretó que se encontraba atravesando el sistema de aviación civil argentino y en particular, como veremos más adelante, la Autoridad Aeronáutica. Es decir, la ANAC, a partir de los resultados que arrojaron las Auditoría USOAP y IASA.

La Auditoría de la Supervisión de la Seguridad (por sus siglas en inglés USOAP: *Universal Safety Oversight Audit Programme*) que realizó la OACI se llevó a cabo en DOS (2) tramos: del 22 de junio al 4 de julio del 2022 y del 2 al 10 de agosto de 2022. Sus resultados obran plasmados en el Informe de la Misión Coordinada de Validación (en adelante ICVM) de OACI que se elaboró del 13 al 17 de febrero de 2023.

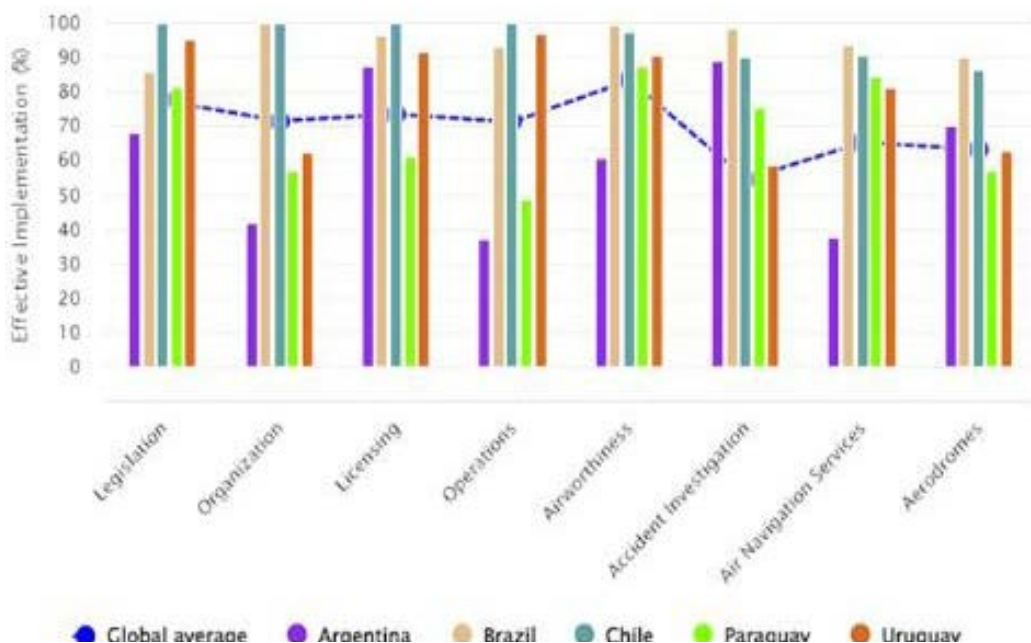


Gráfico N°1: Implementación de efectividad de Argentina con respecto a otros países de la región

La Auditoria (USOAP) se sustanció —como anticipáramos— en un primer tramo referente al Sistema de Aviación Civil argentino en 2022; lo que arrojó como resultado un cumplimiento global del 60,47 %⁸ (*Effective Implementation* a about 60,47 %) (Cfr. CMA del USOAP). El segundo tramo, de manera similar al primero, generó un EI del 60,47 %.

Tras ello, se identificó el SSC/OPS-01/08-2022/ARG concerniente al proceso de certificación para la expedición de certificados de explotadores de servicios aéreos (AOC) en argentina; el cual fue notificado a nuestro país en agosto de 2022.

Por otra parte, cabe destacar que el equipo que elaboró el ICVM examinó el progreso que se alcanzó en el ámbito de 26 PQ (preguntas del protocolo) en las áreas de OPS

8 | Organización de Aviación Civil Internacional, PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, Enfoque de observación continua INFORME FINAL DE LA MISIÓN DE VALIDACIÓN COORDINADA DE LA OACI EN LA REPÚBLICA ARGENTINA (13 - 17 de febrero de 2023). Disponible en: <https://aeromarket.com.ar/wp-content/uploads/2023/07/ArgentinaiCVMFinalReportFULLES-1.pdf#:~:text=Manual%20sobre%20la%20observaci%C3%B3n%20continua%20del%20Programa%20universal%20de%20auditor> (Fecha de consulta: 7/10/2024).

(operación de aeronaves) y AIR (aeronavegabilidad). A raíz de este examen, la situación de 5 PQ se cambió a satisfactoria y la de 21 PQ permaneció como no satisfactoria. Lo cual, dio lugar a una implementación global del 61,21 %.

Los puntos que obtuvieron calificación crítica y por ende baja fueron los siguientes:

- a. CE-7 “Obligaciones de vigilancia”: 40,20 %,
- b. CE-4 “Personal técnico cualificado”: 46,51 %, y
- c. CE-6 “Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones”: 51,79 %.

De hecho, en el Apéndice 1 a dicho Informe se observa lo siguiente:

Argentina	El antes de la ICVM:	60.47%
	El después de la ICVM:	61.21%
Figura 1. Implementación efectiva por elemento crítico de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional		

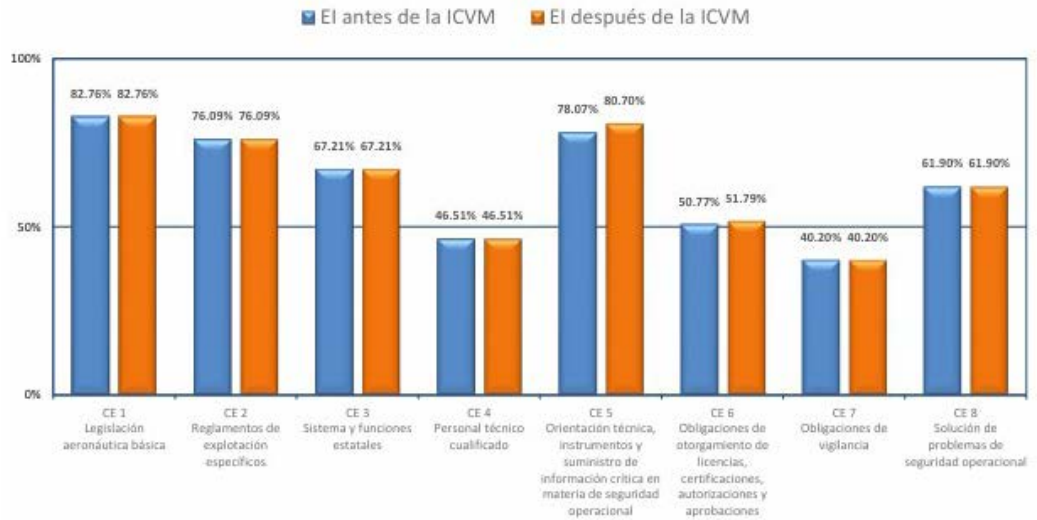


Gráfico N° 2

Figura 2. Implementación efectiva por área

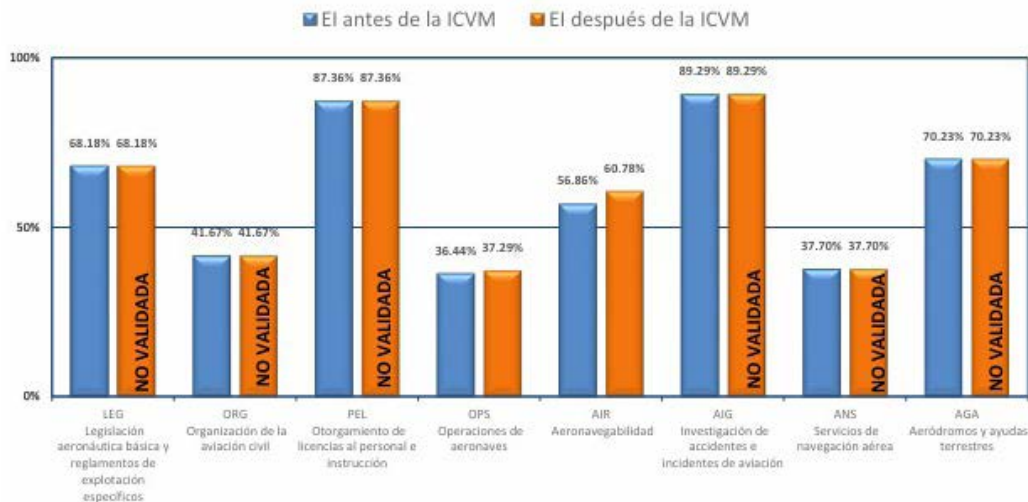


Gráfico N° 3

Con respecto al análisis de los hallazgos, la OACI informó:

“Teniendo en cuenta los resultados globales representados en las Figuras 1 y 2, a continuación, se ofrece información para asistir al Estado a priorizar sus medidas correctivas.

Prioridades altas:

OPS:

- 1. Detallar con mayor precisión los procedimientos y listas de verificación requeridos por los inspectores de operaciones en los procesos de certificación de operadores aéreos. Adicionalmente, incluir en las listas de verificación la coordinación con la Dirección de aeronavegabilidad de ANAC, cuando sea necesario.*
- 2. Completar la implementación y documentación de todos los procesos de certificación de operadores aéreos en coordinación con la Dirección de Aeronavegabilidad de ANAC, cuando sea necesario.*

AIR:

Inspección de la aeronavegabilidad:

1. Actualizar los reglamentos específicos de aeronavegabilidad, las guías técnicas y las listas de verificación de conformidad con las últimas disposiciones de la OACI. Entrenar al personal de aeronavegabilidad en dicha documentación actualizada.
2. Realizar la verificación correspondiente de los operadores aéreos utilizando la documentación actualizada mencionada en 1) cuando los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) lleguen a su fecha de caducidad”⁹

Seguidamente, se exponen los resultados de esta Auditoria por sub-áreas:

CE-1 Legislación aeronáutica básica	EI antes de la ICVM:	82.76%
	EI después de la ICVM:	82.76%
<i>Promulgación de una legislación sobre aviación completa y efectiva, acorde con el tamaño y la complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y coherente respecto a los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que permita al Estado ejercer su vigilancia y gestión de la seguridad operacional de la aviación civil y hacer cumplir los reglamentos por conducto de las autoridades u organismos competentes establecidos para dicho fin.</i>		
Figura 3. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-1		

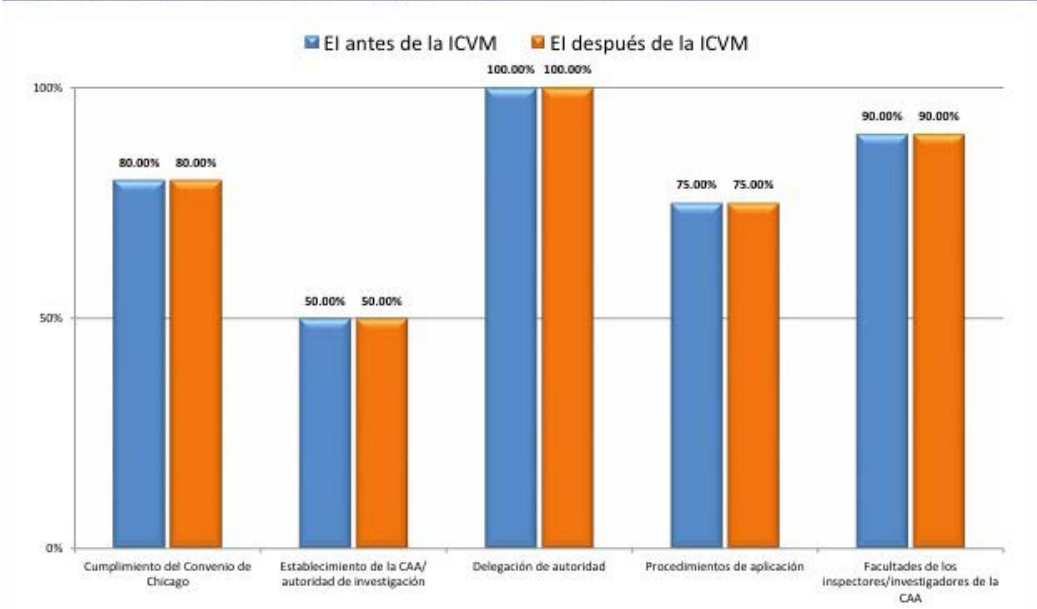


Gráfico N° 4

9 | Cfr. Análisis obrante en el AP 1-2 del ICVM.

CE-2 Reglamentos de explotación específicos	El antes de la ICVM:	76.09%
	El después de la ICVM:	76.09%

Los Estados promulgarán reglamentos que cubran, como mínimo, los requisitos nacionales dimanantes de la legislación aeronáutica básica, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Figura 4. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-2

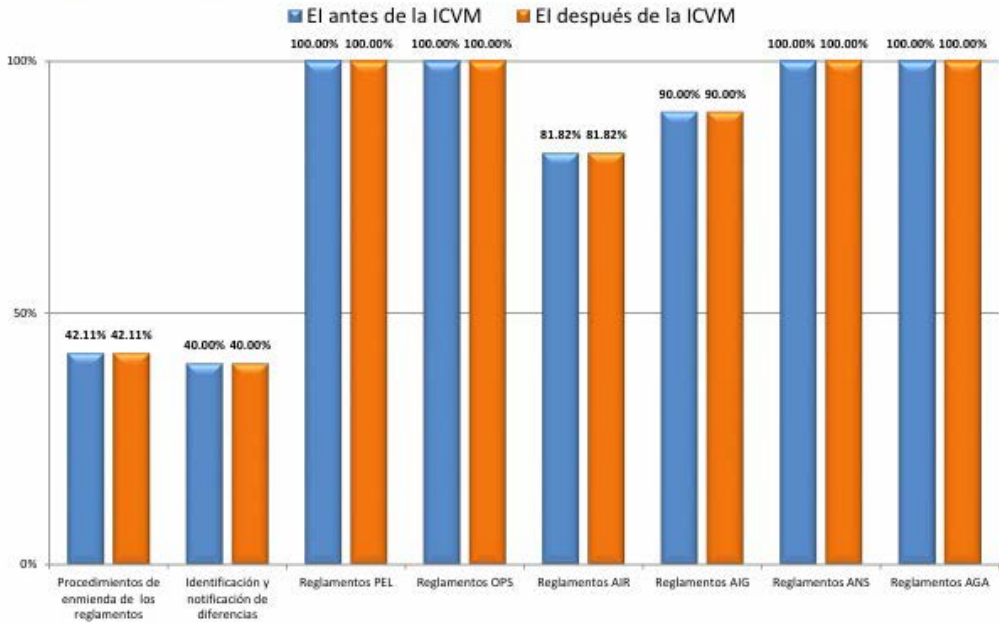


Gráfico N° 5

CE-3 Sistema y funciones estatales	El antes de la ICVM:	67.21%
	El después de la ICVM:	67.21%

Establecimiento de autoridades u organismos gubernamentales competentes, según corresponda, que cuenten con el apoyo de personal suficiente y cualificado y con recursos financieros adecuados para la gestión de la seguridad operacional. Las autoridades u organismos estatales desempeñarán funciones y objetivos de seguridad operacional claramente establecidos para cumplir su responsabilidad de gestión de la seguridad operacional.

Figura 5. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-3

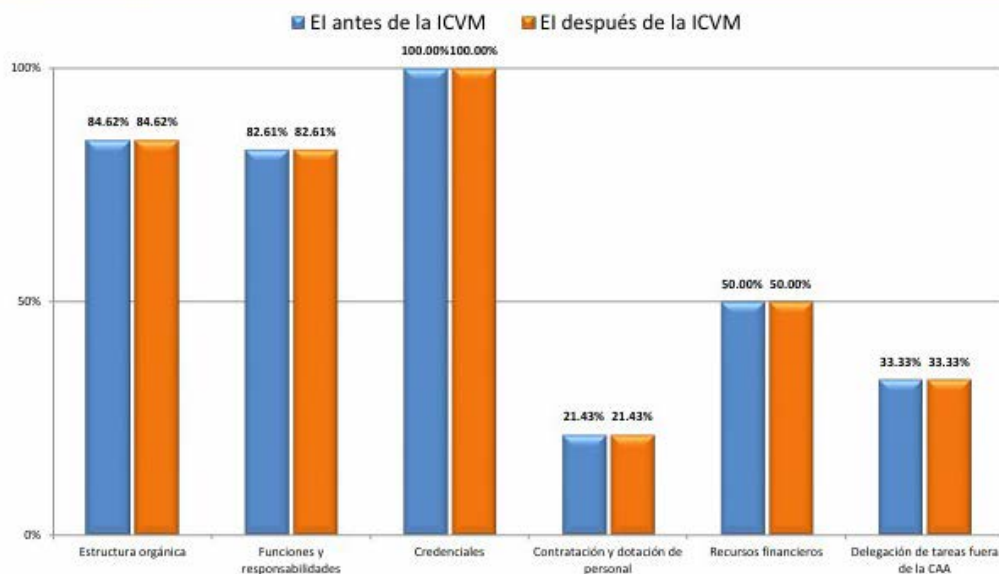


Gráfico N° 6

CE-4 Personal técnico cualificado	El antes de la ICVM:	46.51%
	El después de la ICVM:	46.51%

Establecimiento de requisitos relativos a las cualificaciones mínimas del personal técnico que desempeña funciones relacionadas con la seguridad operacional y suministro de instrucción inicial y continua apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado. Los Estados implantarán un sistema para mantener registros de instrucción para el personal técnico.

Figura 6. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-4

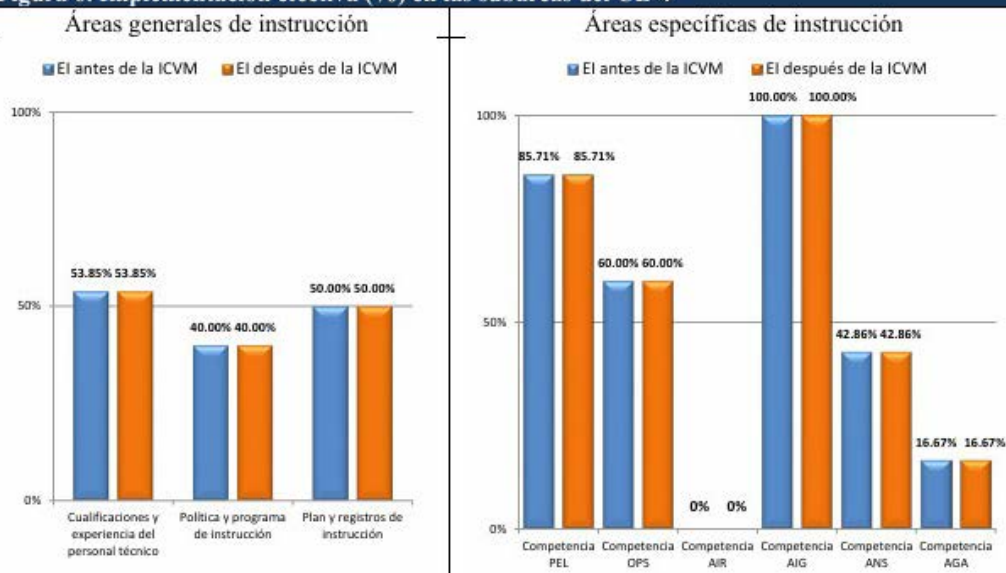


Gráfico N° 7

Figura 7. Operaciones de aeronaves (OPS)
Preguntas del protocolo por agrupaciones de subáreas

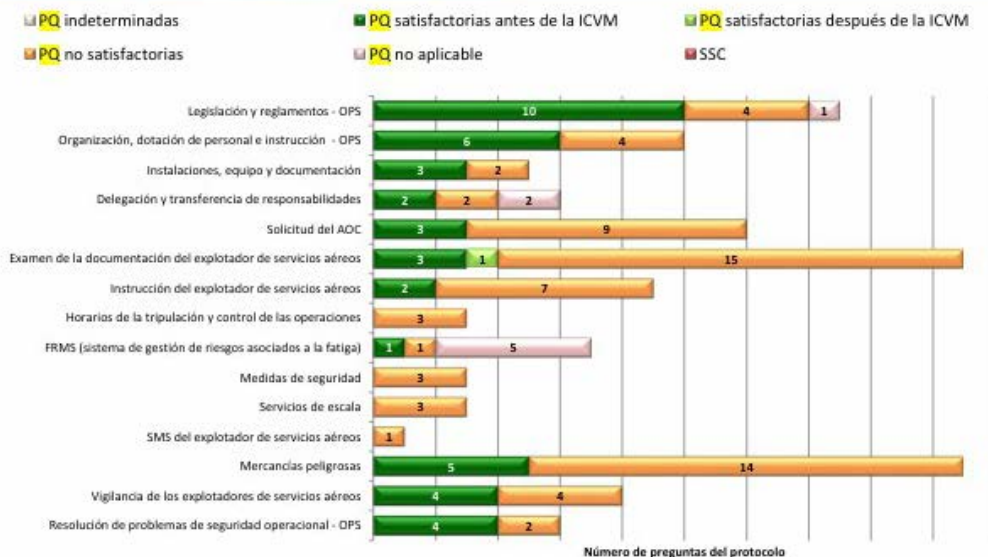


Gráfico N° 8

Figura 8. Aeronavegabilidad (AIR) – Inspección
Preguntas del protocolo por agrupaciones de subáreas

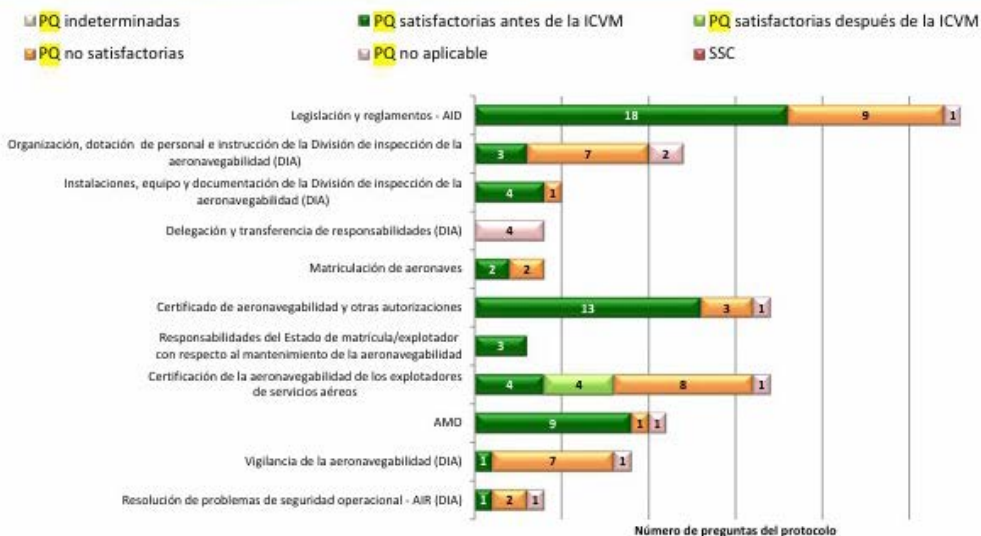


Gráfico N° 9

Asimismo, cabe destacar que también se debe tener presente otra Auditoría. Aunque realizada, esta vez, por la *Federal Aviation Administration* (en adelante FAA) a la ANAC; conocida como *International Aviation Safety Assessment* (IASA) (Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional).

Se trata de una Auditoría que se realiza con el objetivo de evaluar si los países cumplen con los estándares de seguridad aérea internacional que establece OACI; específicamente en áreas de supervisión y certificación de operaciones de las aerolíneas.

Esta evaluación se realizó en nuestro país con respecto a la ANAC durante el período: 8 al 12 de abril de 2024.

De hecho, a los fines de la realización del informe de IASA¹⁰ se tuvieron en cuenta como puntos de partida analíticos: las prescripciones normativas previstas en diversos textos normativos tales como: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago); el Anexo 1 (Licencias de Personal); el Anexo 6 (Operación de Aeronaves); el Anexo 8 (Aeronavegabilidad de las Aeronaves); los OCHO (8) Elementos Críticos – Critic elements (CE) de la OACI de un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional de la aviación que se encuentran plasmados en el Documento 9734; tales como: *primary aviation legislation, Specific operating regulations, State civil aviation system and safety oversight functions; Technical personnel qualification and training, Technical guidance, tolos and the provision of safety-critical information, Licensing, certification, authorization and approval obligations, Surveillance obligations and the resolutions of satefy concerns* y el Manual de Supervisión de la Seguridad Operacional Parte A “El Establecimiento y la Gestión de un Sistema Estatal de Supervisión de la Seguridad”.

En dicha instancia, se observaron un total de OCHENTA Y DOS (82) hallazgos en OCHO (8) de los elementos críticos que la OACI toma en consideración:

- (CE-1) Legislación Primaria de Aviación: SIETE (7) hallazgos,
- (CE-2) Reglamento Operativo Específico: CINCO (5) hallazgos,
- (CE-3) Sistema Estatal de Aviación Civil y Funciones de Supervisión de la Seguridad: SIETE (7) hallazgos,

10 | IASA Report. Disponible en: https://aeromarket.com.ar/wp-content/uploads/2024/07/FAA-Letter-and-IASA-Report-for-Argentina_copia_A.pdf (Fecha de consulta: 7/10/2024).

- (CE-4) Calificación y Capacitación del Personal Técnico: DIECINUEVE (19) hallazgos,
- (CE-5) Orientación Técnica, Herramientas y Provisión de Información Crítica para la Seguridad: DOCE (12) hallazgos,
- (CE-6) Obligaciones de Licencias, Certificación, Autorización y Aprobación: VEINTIDÓS (22) hallazgos,
- (CE-7) Obligaciones de Vigilancia: SIETE (7) hallazgos, y
- (CE-8) Resolución de Problemas de Seguridad: TRES (3) hallazgos.

Como era de esperar, luego de llegar a la conclusión de que la República Argentina no alcanzaba ni cumplía —a la fecha de realización de esta Auditoría— con los estándares de la OACI en ninguno de los elementos críticos anteriormente mencionados, Louis A. Álvarez, en su carácter de IASA *Team Leader Manager*, realizó la siguiente recomendación en oportunidad de elaborar el Informe:

*“El equipo IASA de la FAA reconoce los esfuerzos continuos de la ANAC para satisfacer las necesidades de la industria aeronáutica argentina y proporcionar las funciones necesarias de supervisión de la seguridad. Sin embargo, la reevaluación reveló áreas identificadas en este informe en las que el sistema argentino de supervisión de la seguridad operacional de la aviación no cumple con las normas de la OACI en CE 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8. Sobre la base de la información descrita anteriormente, el equipo de la IASA de la FAA recomienda programar una reunión de discusión final de la IASA. Durante las discusiones finales, la ANAC tendrá la oportunidad de proporcionar a la FAA información sobre la corrección de cada uno de los hallazgos señalados de incumplimiento de los requisitos internacionales de supervisión de seguridad. Si estos hallazgos de incumplimiento no se corrigen antes de la conclusión de las Discusiones Finales de la IASA, puede conducir a una determinación de la FAA de una Categoría 2 de la IASA”.*¹¹

Al respecto, ponemos de manifiesto que si bien el reporte de la Auditoría analizó *in extenso* cada elemento crítico proyectando la existencia de una foto con respecto a

11 | Cfr. IASA Report, p. 58.

cuál era el estado de argentina en materia de aviación civil; le dedicó alguna reflexión al DNU N° 70/23 en los siguientes términos:

*“La legislación aeronáutica primaria de Argentina fue promulgada en 1967 y está contenida en la Ley 17.285, denominada Código Aeronáutico. El Código Aeronáutico fue modificado recientemente por el Decreto DNU 70/23 del Ejecutivo Nacional publicado el 21 de diciembre de 2023. Un DNU, o Decreto de Necesidad y Urgencia, es un tipo especial de orden emitida por el Presidente de la República Argentina. A diferencia de los decretos ordinarios, que se utilizan en Argentina para la elaboración de normas, un DNU tiene fuerza de ley y está destinado a situaciones que requieren una acción inmediata, donde esperar el proceso legislativo sería poco práctico o perjudicial, como en casos de emergencias o problemas críticos de seguridad”.*¹²

Por otra parte, señalamos que la FAA se pronunció sobre la existencia de lagunas normativas como así también sobre la practicidad a la que daría lugar la consagración jurídica de la Institución “Autoridad Delegada”. Con respecto a esto último, expresó:

*“En algunas áreas, el Código Aeronáutico parece cumplir con los requisitos mínimos del Convenio de Chicago y los Anexos 1, 6, Parte I y 8. Sin embargo, existen vacíos significativos en el Código Aeronáutico donde las obligaciones legales de la ANAC, la inspección y las partes interesadas no se establecen expresamente. Por lo tanto, el Código Aeronáutico no permite a la ANAC implementar plenamente las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos. Por ejemplo, la ANAC utiliza Examinadores Médicos de Aviación (AME) designados externamente para emitir certificados médicos de aviación directamente a los solicitantes. Sin embargo, el Código Aeronáutico no autoriza explícitamente a la ANAC a delegar o designar ninguna de sus responsabilidades estatales en materia de aviación civil a entidades o personas ajenas a la ANAC. Esta delegación o designación de las obligaciones inherentemente gubernamentales de la ANAC sin la base legal requerida bajo el Código Aeronáutico, impide que la ANAC implemente plenamente las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos”.*¹³

12 | Cfr. IASA Report, p. 6.

13 | Cfr. IASA Report, p. 9.

El ejercicio de la profesión conduce, sin duda, al alcance de experiencia. Y, por ende, no nos resultaron sorpresivos los resultados a los que dieron lugar los informes de ambas Auditorías. Sabemos que se ha omitido cuidar el sistema aeronáutico argentino desde hace ya algún tiempo.

La fragmentación y atomización que han caracterizado a ANAC constituyen términos que parecerían cuadrar, a la perfección, en esas CUATRO (4) siglas. Lamentablemente, hemos perdido el entrenamiento de la puesta en práctica de una visión sistémica e integral de la aviación; donde incluso muchas veces, los intereses particulares han estado por encima de los estrictamente institucionales.

A esa fragmentación y atomización la podemos visibilizar en DOS (2) ejemplos concretos.

Por un lado, en la circunstancia de que el procedimiento participativo de normas que se ha sustanciado, en la mayoría de veces, desde ANAC no se realizó en observancia de las prescripciones normativas vigentes. Afirmamos esto porque ANAC adoleció de mecanismos de transparencia para la realización de ese tipo de procedimiento que demanda todo Estado de Derecho. Y, particularmente, de los sistemas democráticos y sus instituciones.

Al respecto, alguien podría argumentar que los criterios de oportunidad, mérito y conveniencia de ANAC prevalecen —en todos los casos— por sobre la consideración de los aportes que se formulan desde diversos actores de la industria.

No obstante ello, creemos que si bien es cierto que en toda decisión hay un margen de discrecionalidad —lo cual resulta absolutamente legítimo— consideramos conveniente que se profundice en la consolidación de instancias de participación, diálogo y transparencia en el ejercicio de la gestión pública aeronáutica.

Por otro lado, en cuanto a las recomendaciones que emitió la Junta de Seguridad en el Transporte, las mismas no han sido objeto de observancia ni por ANAC ni por las demás entidades que resultan destinatarios de los informes que produce la aludida Junta.

Incluso, tal omisión de fiscalización por ANAC condujo a la producción de sucesos aeronáuticos, vinculados, mayoritariamente con la aviación general durante el período 2019 a 2023; tal como puede observarse en el gráfico N°10.

Circunstancia ésta, que nos conduce a afirmar que esos sucesos acontecieron, particularmente, con relación a un universo concreto de pilotos; aquellos que realizan “(...) *operaciones de aviación que no están comprendidas dentro de aquellas correspondientes al Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo según define el Código Aeronáutico*” (Cfr. Parte 1 de la RAAC).

Tal, el caso de quienes operan en los aeroclubes, escuelas de vuelo y hasta experimentales.

Han sido ellos, en definitiva, quienes vivenciaron en primera persona esos sucesos aeronáuticos. El universo de pilotos que, a diario, se forma en el ámbito de los aeroclubes y en las escuelas de vuelo; quienes luego acumulan horas en la aviación general, en la de negocios y de transporte aéreo hasta que, finalmente, obtienen una licencia de carácter superior (ej. instructor, comercial y de transporte de línea aérea) y contribuyen de manera continua, a la formación de pilotos aeronáuticos.

Es éste universo de pilotos el que se alza como una importante cadena de suministro del transporte aéreo regular. Y es éste, también, el sector al que las autoridades con responsabilidad institucional deben apoyar.

Estadísticas

Año

2024

Enviar

Resumen 2024

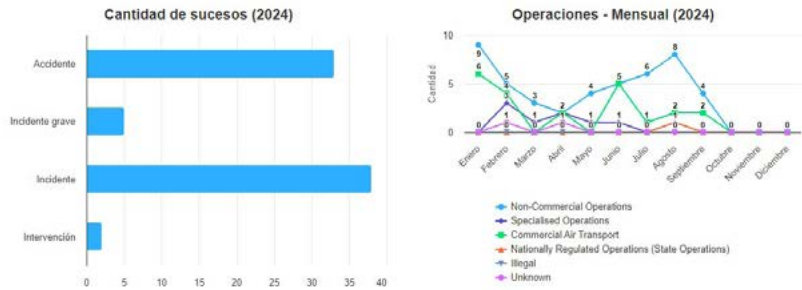


Categoría con más sucesos:

SCF-NP (System/component failure or malfunction (No Powerplant): 18 sucesos

Categoría con más fatalidades:

LALT (Low altitude operations): 2 fatalidades



Resumen (2019-2023)

Del total de sucesos investigados durante los últimos 4 años, la mayor parte corresponde a sucesos de aeronaves que realizaban operaciones comprendidas dentro de la aviación general. Si bien las operaciones de trabajo aéreo, están bajo la definición de aviación general, a fines estadísticos se contemplan por separado.

Nota: los sucesos en los que no se determina la operación que realizaba la aeronave (no denuncia, presunción de ilícito, remoción de restos, etc.) se clasifican como "se desconoce".

Los sucesos en los que intervienen dos aeronaves se contabilizan como dos operaciones aéreas.

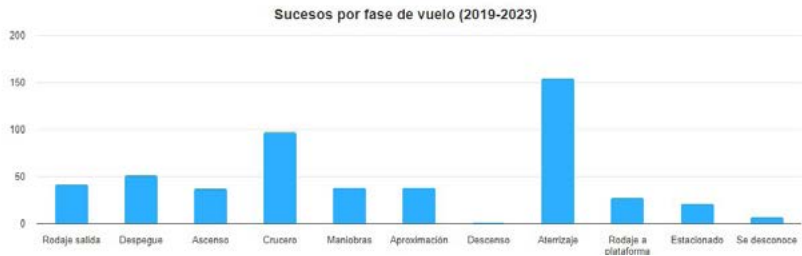


Gráfico N° 10: Sucesos aeronáuticos identificados, centralmente, en el ámbito de la aviación general

CONFORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

A poco que nos adentráramos en la página web oficial de la Secretaría de Transporte¹⁴ dependiente del Ministerio de Economía advertíamos que la misma se encontraba a cargo del Dr. Franco MOGETTA y que a una de sus Subsecretarías —la Subsecretaría de Transporte Aéreo— la desempeña el Dr. Hernán Adrián GOMEZ.

Asimismo, en la página *web* oficial de la ANAC¹⁴ figura como interventora, la Dra. Julia CORDERO; quien fuera designada por medio de la emisión del Decreto N° 8/25 como Administradora Nacional de Aviación Civil a partir del 8 de enero de 2025. Luego de 6 meses de intervención.

Los profesionales a los que en el marco de este libro denominamos integrantes de la tripulación son, a nuestro parecer, quienes adoptaron un rol protagónico en oportunidad de proyectar realización del vuelo AV-2024 que vivenciamos en nuestra materia.

Ambos tripulantes¹⁵ constituyen el equipo; al menos aquél que resulta visible y que se presenta como tal en cada instancia en que se sustancia alguna presentación en el ámbito profesional y académico.¹⁶

No han sido pocos los días en que hemos estado pendiente de las reformas que se publicaron en el Boletín Oficial.

Al momento de la redacción del presente se está trabajando en la adopción impropia de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos¹⁷ y en la implementación del Instituto concerniente a la Autoridad Delegada que introdujo el DNU N° 70/23 y, que posteriormente, reforzó el DNU N° 941/24.

El actual contexto, sobre todo para quienes tenemos varios años de práctica profesional en este apasionante campo profesional además de académico, constituye una

14 | Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/anac#:~:text=Busc%C3%A1%20los%20tr%C3%A1mites%20de%20ANAC%20seg%C3%BA%20tu%20perfil%20o%20por> (Fecha de consulta: 6/10/2024).

15 | Hernán Adrián GOMEZ y María Julia CORDERO.

16 | Seminario Política Aérea, Actualización Normativa en el Transporte Aéreo y la Aviación Argentina celebrado el 28 de agosto de 2024 en forma presencial y por medio del empleo de la plataforma Zoom organizado desde el Instituto de Transporte del Colegio Público de Abogados de Quilmes; *Aviation Day Argentina* (IATA) celebrado el 5 de septiembre de 2024 y *Alta Aviation Law Americas* celebrado los días 18, 19 y 20 de octubre de 2024.

17 | Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. Disponible en: <https://srvsop.aero/biblioteca/reglamentos/lar/> (Fecha de consulta: 31/01/2025).

oportunidad para reflexionar acerca del impacto que tendrá su resignificación en el término en que nos ha sido propuesto. Aspecto respecto del cual necesitaremos, sin duda, tiempo.

EL DINAMISMO AERONÁUTICO COMO PRINCIPIO RECTOR

Día tras día se han suscitado cambios normativos en nuestra materia. Constantemente, en el Boletín Oficial de la República Argentina (en adelante BORA) se han publicado una multiplicidad de tipología de textos normativos. Entre ellos: Decretos de Necesidad y Urgencia, Decretos Autónomos, Decretos Reglamentarios, Resoluciones y hasta leyes aprobatorias de Convenios Internacionales.

Y, publicados que fueran, estos autores siempre se cuestionaron lo mismo: ¿por qué no se consagra normativamente y de manera explícita ese principio jurídico que, en los hechos, estamos vivenciando?, ¿por qué no se hace mención, en los textos, a ese dinamismo aeronáutico? Lo que esperábamos no tardó en concretarse. El Poder Ejecutivo Nacional decidió hacer mención a él en textos normativos concretos.¹⁸

Recordemos, ya que estamos aludiendo a este principio, cómo ha sido concebido desde el ámbito doctrinario aeronáutico.

A tales efectos, optamos por recordar el aporte que efectuara el Dr. Federico VIDELA ESCALADA quien, oportunamente, sostuvo que dicho principio importaba aptitud de adaptabilidad de una rama del derecho —como lo es el Derecho Aeronáutico— a los avances tecnológicos o a la evolución de las condiciones ambientales, materiales y sociales¹⁹; dado que, en última instancia, no reflejaría otra cosa más que capacidad de adaptabilidad de la ciencia jurídica a las necesidades que demandase su propio objeto de estudio.²⁰

De esta manera, el dinamismo se halla presente no solamente en la elaboración de textos normativos que deberían acompañar esos cambios fácticos sino también, de manera gradual y pausada, en las sucesivas producciones doctrinarias y en las sentencias.

18 | Decretos Nros. 559, 639, 664, 752, 873 y 844. Todos del 2024.

19 | VIDELA ESCALADA, F. Manual de Derecho Aeronáutico. 2ª Edición. Buenos Aires, Zavalía, 1996, p. 14

20 | VIDELA ESCALADA, F. Derecho Aeronáutico, Tomo i. Buenos Aires, Zavalía, 1969, p. 37.

Si reflexionamos por unos instantes, advertiremos que al día de la fecha, a ese dinamismo lo encontramos principalmente exteriorizado en cuestiones normativas y doctrinarias. Ámbito, éste último, que se ha movilizado bastante desde las más variadas perspectivas generacionales.²¹

21 | WILLIAMS, F. E y GONZÁLEZ, L. B. Primera aproximación al impacto del DNU 70/23 en la actividad aérea. El Dial.com. 26/12/2023. Disponible en: https://www.eldial.com/nuevo/nuevo_diseno/V2/ver-archivo-pdf.asp?archivo=DC336B.pdf (Fecha de consulta: 7/10/2024); SALAZAR FANDIÑO, M. V. Breve análisis comparativo de las modificaciones al Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) propuestas por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/2023. CEDAE. 30/12/2023. Disponible en: <file:///C:/Users/Nadia/Downloads/Breve-analisis-comparativo-de-las-modificaciones-al-Codigo-Aeronautico-propuestas-por-el-DNU-70-2023-Zalazar-Fandino.pdf> (Fecha de consulta: 6/10/2024); ROA, E. M. DNU 70/23 y el impacto de la política aérea de la República Argentina. Microjuris. 31/01/2024. MJ-DOC-17574-AR| MJ-D17574. Disponible en: <https://aldiaargentina.microjuris.com/2024/02/02/doctrina-dnu-70-23-y-el-impacto-en-la-politica-aerea-de-la-republica-argentina/> (Fecha de consulta: 13/10/2024); FOLCHI, M. O. Reflexiones sobre legislación aeronáutica. Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial. 26/02/2024; (N° 76), Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=3ed44da3a71bfce022755c3c861d9a9e> (Fecha de consulta: 13/10/2024); CASEROTTO MIRANDA, C. Modificaciones Al Código Aeronáutico de la República Argentina: una remisión interpretativa a la formulación de la lógica de los por qué. Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial. 26/02/2024; (N° 76). Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=a75da9895bbb938fdb4cf4c7b13aac10#:~:text=Modificaciones%20al%20C%C3%BA%20Aeron%C3%A1utico%20de%20la%20Rep%C3%BAblica%20Argentina:%20una%20remisi%C3%B3n> (Fecha de consulta: 6/10/2024); DOZO, F. y GIL GOMEZ, V. Modificaciones al Derecho Aeronáutico a través del DNU 70/23. La Ley – Thomson Reuters. 6/03/2024. Año LXXXVIII (N.º 36), Tomo 2024-A: (pp. 1 y 10 a 12); SCHINCA, F. Impacto del DNU 70/23 en la aviación civil. Anteproyecto y aspectos pendientes de su reglamentación. La Ley – Thomson Reuters. 12/04/2024. Año LXXXVIII N° 59, Tomo 2024- B: (p. 1 a 13); CHIESA, R. El alquiler de Aeronaves. Algunas consideraciones sobre el ACMI a la luz del DNU 70/2023. CEDAE. 12/07/24. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2024/07/ACMI-bajo-la-normativa-aeronautica-argentina-1.pdf#:~:text=Volviendo%20al%20ACMI,%20el%20nuevo%20Art%C3%ADculo%2068%20del%20C%C3%B3digo%20Aeron%C3%A1utico> (Fecha de consulta: 6/10/2024); Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico. Microjuris. 22/08/2024; (N° 1). Disponible en: https://admin-microjuris.com/revistas/aeronautico/Rev_Derecho_Aeronautico_01.pdf (Fecha de consulta: 6/10/2024); GOMEZ, H. Apostillas a la Reforma del Código Aeronáutico de la República Argentina. CEDAE. 31/08/24. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2024/08/Apostillas-a-la-Reforma-de-2023-al-Codigo-Aeronautico-VERSION-FINAL.pdf#:~:text=este%20nuevo%20paradigma%20que%20refleja%20la%20reforma%20al%20C%C3%B3digo%20Aeron%C3%A1uti> (Fecha de consulta: 6/10/2024); GIL GOMEZ, V. El caso fortuito y el transporte aéreo. La Ley – Thomson Reuters. 5/09/2024. Año LXXXVIII N° 158, Tomo 2024-D; (pp. 5 y 6) y CAPALDO, G. El DNU 70/2023 y la ampliación del ámbito de aplicación en razón del espacio del Código Aeronáutico. CEDAE. 17/09/2024. Disponible en: file:///C:/Users/Nadia/Downloads/EL-DNU-70_2023-y-la-ampliacion-del-2024.pdf (Fecha de consulta: 6/10/2024). Jornadas: “VI Jornada de Actualidad Aeronáutica” celebrada el 7 de agosto de 2024 por medio del empleo de la plataforma Zoom desde el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, “Seminario de Política Aérea, Actualización Normativa en el Transporte Aéreo y la Aviación Argentina” celebrado el 28 de agosto de 2024 en forma presencial y mediante el empleo de la plataforma Instagram en el Colegio Público de Abogados de Quilmes, “Jornada Código Aeronáutico a partir del DNU 70/23 – Análisis e impacto en la Actividad” que se llevó a cabo el 26 de setiembre de 2024 en forma presencial en el Colegio Público de Abogados de la Capital Federal, “Jornada sobre Transporte Terrestres y Multimodal” que se sustanció el 16 de octubre de 2024 por plataforma Google Meet en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba (Cátedra Dra. Giselle Javurek), “Seminario de Derecho Marítimo, Aeronáutico, Aduanero y Turismo” que se llevó a cabo el 31 de octubre y 1 de noviembre de 2024 mediante el empleo de la plataforma Google Meet en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba (Cátedra: Dra. Giselle Javurek), “Los Derechos de los Usuarios en la Contratación Turística Moderna” celebrado el 7 de noviembre de 2024 de manera online desde el Colegio Público de Abogados de San Isidro (Fabián Schinca), “XLVI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y XV Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico” que se celebraron los días 6, 7 y 8 de noviembre de 2024 en Montevideo Uruguay (ALADA)” y “Seminario de Derecho Aeronáutico. Actualización de Normativa” que se realizó el 27 de noviembre de 2024 por medio del empleo de la plataforma zoom desde el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario.

Párrafo aparte merece el tratamiento analítico atinente a la constitucionalidad del DNU N° 70/23; temática ésta que dejamos reservada al ámbito estrictamente universitario en el que nos desempeñamos como docentes universitarios por concurso y oposición de antecedentes.²²

LA EMISIÓN DE DECRETOS EN MATERIA DE DERECHO AERONÁUTICO

Decíamos, anteriormente que la conducción política actual llevó a cabo una reforma normativa compleja en nuestra materia.

Y, en tal sentido, entendió pragmática la circunstancia de hacer uso, en primer término, de una herramienta constitucional concreta como lo es un Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU N° 70/23), de sucesivos Decretos Autónomos como así también Reglamentarios y, finalmente, de un nuevo Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU N° 941/24) modificadorio del CA; brindando razones y fundamentos a esos efectos.

Los comentarios que esbozamos en este libro resultan de estricto carácter técnico a los fines que sea el lector quien elabore sus propias conclusiones; poniendo a su disposición el mayor detalle del contexto en el que fueran emitidas las normas que, en esta oportunidad, se analizan. Particularmente, bajo el entendimiento de que el derecho —tal como afirmara Carlos Nino y lo pusiera de resalto el Dr. Emilio Romualdi en su prólogo— es un fenómeno esencialmente político.²³

NUESTRO OBJETO DE ESTUDIO

ACTOS ADMINISTRATIVOS DE DISTINTO RANGO NORMATIVO

A esta altura del recorrido del libro tenemos noción acerca de cuál ha sido el diagnóstico de la aviación civil que el Gobierno Nacional interpretó, a los fines de la adopción de ulteriores decisiones políticas, que atravesaba a la República Argentina.

22 | Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Buenos Aires en la asignatura Institutos del Derecho de la Navegación por Agua y por Aire. Cátedra: Diego E. Chami en la que Cintia CASEROTTO MIRANDA reviste el cargo de Jefe de Trabajos Prácticos y Horacio Martín PRATTO CHIARELLA, Ayudante de 2º.

23 | NINO, C. *Derecho, Moral y Política*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2020, p. 15.

Diagnóstico que no les hubiese resultado posible conocer a los autores de este libro sino a través del ejercicio de la profesión y de la participación en diversas instituciones de la aviación civil que ya venían alertando sobre muchos de los puntos que a la postre revelaran, finalmente, las auditorías internacionales anteriormente mencionadas.²⁴

¿Podemos sostener que los miembros de la tripulación promovieron reformas normativas por temor al peligro consecuencial que significaba bajar de categoría a la República Argentina, a partir del incumplimiento de los compromisos internacionales que entonces asumimos como país sumado al estado de seguridad operacional que exteriorizaba la aviación civil argentina frente al mundo?

¿Qué riesgos se nos han querido evitar, a la comunidad aeronáutica y particularmente a la sociedad toda, en oportunidad de idearse esos cambios? Quizá la pregunta que convendría formular sería: ¿Qué implicancias conllevaría para la aviación argentina una caída en su categoría internacional desde la actual N°1 hacia la N° 2? Posiblemente, algunos de los siguientes:²⁵

- ✓ Aumento en las primas de seguros,
- ✓ No poder ampliar las conexiones con Estados Unidos y países vinculados a él por medio de Convenios Internacionales,
- ✓ No poder solicitar ampliación de frecuencias y
- ✓ No poder incorporar nuevas aeronaves de matrícula argentina en rutas a EE.UU.

Entonces, bajo este contexto, es que vamos a recorrer los actos administrativos que se emitieron desde la asunción al poder del actual Gobierno Nacional hasta el momento temporal en que podríamos considerar que existe, en el marco de la producción de este libro, una primera conclusión parcial.

24 | Téngase en cuenta que muchos de los hallazgos de los que dieran cuenta ambas auditorías habían sido expuestos, con anterioridad, mediante la formulación de múltiples reclamos que las propias entidades representativas de la aviación general, el aero-deporte, el transporte aéreo no regular y el trabajo aéreo le habían formulado a la Autoridad Aeronáutica de entonces. Entre ellos: pedidos del CONAV, la Unión Aeronáutica Argentina, FADA, SAA, FAVAV, etc.

25 | Estos riesgos a los que daría lugar la Auditoría de la FAA fueron puestos de manifiesto por Diego Fargosi Bond en la exposición que brindara en el Seminario “Política Aérea y Actualización Normativa en el Transporte Aéreo y la Aviación Argentina” en el Colegio Público de Abogados de Quilmes con fecha 28 de agosto de 2024.



FASES

FASES EXTERIORIZADAS EN DECRETOS



A. DESPEGUE

Esta fase que forma parte del vuelo que les hemos propuesto se corresponde con el análisis del

DNU N° 70/23

Algunas de las expresiones claves que encontrarán bajo este subtítulo son:

**DNU ~ Primera reforma al Código Aeronáutico Argentino ~
Nuevo paradigma ~Resultados de las DOS (2) auditorias.**

**PRIMERA MODIFICACIÓN, POR DNU, AL CA (LEY Nº 17.285) Y
A OTROS TEXTOS NORMATIVOS DE MANERA PARCIAL Y TOTAL**

DNU-2023-70-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	20 de diciembre de 2023
Fecha de publicación en Boletín Oficial	21 de diciembre de 2023
Entrada en vigencia	No se proyectó un artículo por medio del cual se estableciera la entrada en vigencia de su contenido. Sin embargo, dado que conforme lo establecido en la Ley N° 26.122, los Decretos de Necesidad y Urgencia tienen plena vigencia después de su publicación, desde el día que ellos mismos determinen o, en su defecto, después de los ocho días siguientes al de su publicación oficial; al no haberse previsto, para este caso concreto, una fecha específica de entrada en vigencia, aquél debía empezar a regir a partir del 29 de diciembre de 2023. .
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	Este Decreto de Necesidad y Urgencia adolece, desde el punto de vista de la buena técnica legislativa, del VISTO (expediente y mención a los textos normativos aplicables).
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 110684808-APN-DGAJ#MEC).
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Inciso 3 del Art. 99 de la Constitución de la Nación Argentina (en adelante CN)
Objeto (entre otros)	Modificación normativa del CA de 1967 (derogaciones, sustituciones e incorporaciones)

TÍTULO IX “AEROCOMERCIAL”	
Artículos del DNU N° 70/23	Objeto del contenido del artículo
Art. 178	Derogación del Decreto - Ley 12.507/56
Art. 179	Derogación de la Ley N° 19.030
Art. 180	Derogación del Decreto N° 1654/02
CAPÍTULO I “CÓDIGO AERONÁUTICO”	
Artículos del DNU N° 70/23	Objeto del contenido del artículo
Art. 181	Sustitución del Art. 1º CA
Art. 182	Sustitución del Art. 2º CA
Art. 183	Sustitución del Art. 3º CA
Art. 184	Sustitución del Art. 13 CA
Art. 185	Sustitución del Art. 18 CA
Art. 186	Sustitución del Art. 21 CA
Art. 187	Incorporación de un segundo párrafo al artículo 29 del CA
Art. 188	Incorporación del artículo 29 bis
Art. 189	Sustitución del Art. 34
Art. 190	Sustitución del Art. 36
Art. 191	Sustitución del Art. 42
Art. 192	Sustitución del Art. 45
Art. 193	Sustitución del Art. 47
Art. 194	Sustitución del Art. 48
Art. 195	Sustitución del Art. 50
Art. 196	Sustitución del Art. 51
Art. 197	Sustitución del Art. 52
Art. 198	Sustitución del Art. 60
Art. 199	Sustitución del Art. 63

Art. 200	Sustitución del nombre del “CAPITULO IX del TITULO IV:AERONAVES” de la Ley N.º 17.285 y sus modificatorias por el de “CAPITULO IX: CONTRATOS SOBRE AERONAVES”.
Art. 201	Sustitución del Art. 68
Art. 202	Sustitución del Art. 74
Art. 203	Sustitución del Art. 79
Art. 204	Sustitución del Art. 91
Art. 205	Sustitución del Art. 95
Art. 206	Sustitución del Art. 97
Art. 207	Sustitución del Art. 98
Art. 208	Sustitución del Art. 99
Art. 209	Sustitución del Art. 102
Art. 210	Sustitución del Art. 104
Art. 211	Sustitución del Art. 105
Art. 212	Sustitución del Art. 106
Art. 213	Sustitución del Art. 107
Art. 214	Sustitución del Art. 108
Art. 215	Sustitución del Art. 109
Art. 216	Sustitución del Art. 110
Art. 217	Sustitución del Art. 112
Art. 218	Sustitución del Art. 113
Art. 219	Sustitución del Art. 116
Art. 220	Sustitución del Art. 120
Art. 221	Derogación de la Sección E: Transporte de Carga Postal en sus artículos 125, 126 y 127.
Art. 222	Incorporación del Art. 128 bis
Art. 223	Sustitución del Art. 129

Art. 224	Incorporación de Art. 130 bis
Art. 225	Sustitución del Art. 131
Art. 226	Sustitución del Art. 133
Art. 227	Sustitución del nombre del CAPITULO VI del TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el de CAPITULO VI: SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES.
Art. 228	Sustitución del Art. 135
Art. 229	Sustitución del Art. 137
Art. 230	Sustitución del Art. 138
Art. 231	Sustitución del Art. 185
Art. 232	Sustitución del Art. 186
Art. 233	Sustitución del Art. 187
Art. 234	Sustitución del Art. 188
Art. 235	Sustitución del Art. 189
Art. 236	Sustitución del Art. 190
Art. 237	Sustitución del Art. 199
Art. 238	Sustitución del Art. 200
Art. 239	Sustitución del Art. 201
Art. 240	Sustitución del Art. 202
Art. 241	Sustitución del Art. 208
Art. 242	Sustitución del Art. 209
Art. 243	Sustitución del Art. 210
Art. 244	Sustitución del Art. 215
Art. 245	Sustitución del Art. 231
Art. 246	Sustitución del Art. 4ª de la Ley N° 26.412
Art. 247	Derogación del Art. 9º de la Ley N° 26.412
Art. 248	Sustitución del Art. 5ª de la Ley N° 26.466

COMENTARIO

Con fecha 20 de diciembre de 2023 el Poder Ejecutivo Nacional suscribió el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23 denominado “Bases para la Reconstrucción de la Economía Argentina” —el cual fuera publicado en el BORA con fecha 21/12/2023— que supuso numerosas reformas al CA hasta entonces, vigente.

Dentro de dichas reformas, se encuentran las siguientes: se realizaron SESENTA (60) sustituciones normativas, CINCO (5) derogaciones y CUATRO (4) incorporaciones.

Se concibió que con casi más de SESENTA (60) años de antigüedad, el CA ameritaba una modificación y actualización de sus respectivos institutos jurídicos. No de todos, por supuesto.

La buena técnica legislativa y, en particular, el estricto apego a la Constitución Nacional exigía un debate en serio en el Honorable Congreso de la Nación Argentina para que fuera una ley la que derogara o modificara otra (Ley N° 17.285). Aun cuando, claro está, ello supusiera la adopción de tiempos más extensos y la consideración del reducido margen de probabilidad existente, entonces, a los fines de la concreción de consensos estratégicos. De ahí que, el planteo institucional haya virado hacia un enfoque pragmático y empírico —argumento empleado por uno de los 2 tripulante de las reformas— mediante la firma del DNU N° 70/23 sujeto al control de constitucionalidad existente, por supuesto, en la República Argentina; cuyo análisis excede lo propuesto en el marco de este trabajo.

¿Cuáles han sido las razones que, a tales efectos, se esgrimieron? La existencia de cuestiones de emergencia en nuestro país en materia económica —dentro de cuyo supuesto podría quedar comprendida aparentemente nuestra materia— financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social.

Volvamos a recordarle a nuestra vista, cuáles fueron los argumentos que se dieron al respecto:

“Que, en otro orden, la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial, pilar fundamental no solo de su integración federal, sino fundamentalmente del desarrollo económico y turístico.

Que, por eso, es imperativo un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial

para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas.

Que estos objetivos requieren derogar la Ley N° 19.030, el Decreto - Ley N° 12.507 del 12 de julio de 1956 y el Decreto N° 1654 del 4 de septiembre de 2002, e introducir modificaciones en el CÓDIGO AERONÁUTICO; todo ello con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector.

Que, con el mismo objetivo, se introducen modificaciones a las Leyes Nros. 26.412 y 26.466 a los fines de permitir la transferencia de las acciones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA a sus empleados” (Cfr. Nonagésimo primero, nonagésimo segundo, nonagésimo tercero, nonagésimo cuarto considerando del DNU N° 70/23).

Estos argumentos encontraron eco en la parte pertinente de la estructura normativa de carácter dispositivo del DNU N° 70/23; puesto que se prescribieron medidas tendientes a modernizar, desregular y flexibilizar el desarrollo de la aviación en argentina poniendo énfasis en el control y en la vigilancia de la seguridad operacional.

A continuación, se identifican las modificaciones más relevantes que introdujo el DNU bajo análisis.

DESREGULACIÓN DEL MERCADO Y POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS

El DNU N° 70/23 promueve una política de apertura de los cielos o también denominada “cielos abiertos” aun cuando hayamos escuchado al señor Subsecretario de Transporte Aéreo, más precisamente en ALTA, manifestar que antes que una política de cielos abiertos se irá buscando concretar, muy de apoco y con el correr del tiempo, una “*política de cielos únicos como sucede en Europa*”.

Más allá de eso, el DNU pretende eliminar muchas de las restricciones que limitaban la entrada de nuevos explotadores aéreos, especialmente extranjeros, al mercado interno; medida a la que diera lugar, en gran medida, la derogación de la Ley de Política Aérea (Ley N° 19.030) así como la eliminación todo tipo de monopolio o preferencia en el tráfico de cabotaje; lo cual fuera posteriormente reforzado con la emisión del Decreto N° 599/24.

Con esta medida, las empresas con matrícula extranjera podrán transportar pasajeros, equipaje y carga en vuelos domésticos. Lo cual, con anterioridad a la emisión del DNU, se encontraba severamente restringido.

De esta manera, la implementación de este tipo de política buscaría fomentar la competencia y mejorar la conectividad entre diversos sectores de nuestro país.

Una de las formas en que resulta visible la adopción de este primer aspecto lo constituye la suscripción de numerosos Acuerdos de Entendimiento o Memorándums con diversos países con los que se ha acordado una concesión mutua de las libertades del aire; comprensivas, en algunos casos, incluso de la novena libertad del aire. Tengamos en cuenta que se han suscripto Acuerdos con Brasil, Paraguay, Uruguay, Chile, Perú, Ecuador, Panamá, Canadá y el Reino de los Países Bajos.²⁶

En concreto, el DNU contiene algunos artículos que dan cuenta del establecimiento, muy de a poco, de este tipo de política en argentina. Veamos algunos de ellos:

- La única exigencia que se establece a los fines que personas humanas o jurídicas puedan explotar los servicios de transporte aéreo interno lo constituye la circunstancia que aquéllas den cumplimiento a las prescripciones establecidas en el CA (Cfr. artículo 97 del CA modificado por el DNU N° 70/23).
- Se prevé que argentina fomente el desarrollo de la aviación por operadores aerocomerciales nacionales como así también los extranjeros, los cuales deberán obtener permisos aerocomerciales internos e internacionales bajo condiciones de reciprocidad (Cfr. segundo párrafo del artículo 128 bis del CA).
- Se establece que el Poder Ejecutivo Nacional autorizará a las empresas —y con ello se elimina el requisito de sustanciación de audiencias públicas que habían obstaculizado severamente el acceso al mercado aerocomercial— a prestar servicios de transporte aéreo regular y no regular en tanto y en cuanto den cumplimiento a los requisitos normativos que se exigen a esos efectos (Cfr. artículo 102 del CA modificado por el DNU N° 70/23); por mencionar tan solo algunos.

26 | Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-nacional-fortalece-la-seguridad-de-las-aeronaves-y-avanza-en-la-liberacion-de> (Fecha de consulta: 7/10/2024).

AERONÁUTICA CIVIL AEROCOMERCIAL COMO SERVICIO ESENCIAL

El DNU N° 70/23 sustituye la redacción del artículo 2° del CA estableciendo que la aeronáutica civil aerocomercial es el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves privadas y públicas que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio.

Precisamente, en concordancia con ese carácter de esencialidad, el nuevo CA emplea el término “esencial/esenciales” en diversas oportunidades: ej. en la primera norma del artículo 13: *“ARTÍCULO 13.- Los servicios esenciales de navegación aérea serán prestados conforme la reglamentación vigente”*; en la última norma del segundo párrafo del artículo 13: *“Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en general”* y en el artículo 91: *“ARTÍCULO 91.- El concepto aeronáutica comercial comprende los servicios esenciales de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.”*²⁷

A su vez, se alude que las aeronaves militares y de seguridad que sean operadas en el ejercicio de sus funciones quedan excluidas, en principio, de la aplicación de las prescripciones de esta ley con excepción de aquellas que refieran a los institutos jurídicos atinentes al régimen de responsabilidad, la búsqueda asistencia y salvamento y la circulación aérea; en cuyo caso, se prevé que tales prescripciones deberán ser observadas por las Fuerzas Armadas y las de Seguridad.

Trazamos aquí un paréntesis. Fíjense que el DNU identifica aparentemente como categorías diferenciadas a las aeronaves militares y a las operadas por las Fuerzas de Seguridad; expresiones éstas que se emplean en el segundo párrafo del artículo 2° modificado por el artículo 182 del DNU N° 70/23. De hecho, el artículo 2° del CA les

27 | El Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo N° 42 con fecha 25 de septiembre de 2024 hizo lugar a la medida cautelar innovativa que solicitó la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas y suspendió los efectos de los Decretos Nros. 825/2024 y 831/2024 que declaraban al transporte aéreo como servicio esencial. La aludida Asociación refirió que el DNU N° 70/23, en el que se basó el Gobierno Nacional para el dictado de las normas impugnadas fue declarado como inconstitucional por el fuero laboral, motivo por el cual conservan su vigencia el artículo 24 de la Ley N° 25.877 y el Decreto Reglamentario 272/2006; no encontrándose la actividad aeronáutica civil aerocomercial entre los servicios esenciales enumerados. Por otra parte, la Cámara Civil y Comercial Federal en oportunidad de dictar sentencia en el mes de abril de 2024 en el marco de los autos caratulados “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/Amparo” rechazó el recurso de apelación que interpuso la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas contra la sentencia de primera instancia que desestimó, con fecha 14 de febrero de 2024, la acción de amparo que fuera promovida contra el Estado Nacional a fin que se declarase la inconstitucionalidad del DNU N° 70/23 porque, entre otras cuestiones, las modificaciones que introdujo ese texto normativo supuso asignarle a la actividad aeronáutica comercial, el carácter de servicio esencial. El fundamento que esgrimió, entonces, la Cámara fue la ausencia de causa o caso en dichos actuados.

asigna un párrafo distinto a aquél en el que se define a la aeronáutica civil aerocomercial (Cfr. primer párrafo del Art. 2º CA).

Es decir, el simple argumento de que las aeronaves militares constituyen aeronaves públicas en un contexto normativo distinto —como aquél que nos plantea el actual CA— que pone de manifiesto que existen aeronaves militares y aeronaves operadas por las Fuerzas de Seguridad; insta a que uno se detenga a reflexionar.

El texto normativo ¿nos está invitando a que reestructuremos nuestro esquema anterior?

Veamos: la distinción entre aeronaves públicas y privadas ha estado tradicionalmente enmarcada en analizar, si en el caso concreto, la aeronave en cuestión se encuentra afectada o no al ejercicio del poder público. De ser así el caso, se concibe a la aeronave como pública y, de no serlo, como privada. Es la funcionalidad la que determina el encuadre conceptual de esta clasificación.

Bajo esta perspectiva, las aeronaves militares eran concebidas tradicionalmente como aeronaves públicas.

Ahora bien, con respecto a las “(...) *aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad* (...)” —tal como establece el nuevo texto del CA— ¿tenemos que interpretar que respecto de estas últimas siguen siendo públicas y tan sólo se ha querido resaltar el cumplimiento de su misión principal? Es decir: ¿debemos interpretar que siguen siendo públicas aun cuando se haya querido resaltar, desde el punto de vista normativo, que son operadas por dichas Fuerzas con motivo del desarrollo de su misión principal y por ende, por eso es que se ha acudido al empleo de la expresión “(...) *operadas por* (...)”? ¿Podemos interpretar que se quiso resaltar la afectación de una aeronave a cuestiones de defensa o de seguridad y nada más, en un contexto en el que se está intentando revalorizar el desempeño de las Fuerzas Armadas como así también de las Fuerzas de Seguridad?

Y de ser así, ¿no debió haberse empleado una técnica legislativa distinta? Esto es: “*Las aeronaves operadas por las Fuerzas Armadas o por las Fuerzas de Seguridad* (...)” antes que “*Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad* (...)”?

¿O, en realidad, “*Las aeronaves militares y las operadas por las Fuerzas de Seguridad* (...)” deben dejar de ser consideradas aeronaves públicas por habérseles asignado un

tratamiento normativo distinto que supuso, en este caso, asignarles un párrafo en particular?

Pensemos que esto no es una cuestión menor. Si hilan fino, advertirán que se hace alusión a la categoría aeronaves militares, por ejemplo, en el artículo 2º del Anexo “Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil” al Decreto N° 816/24. Sin embargo, en ese mismo cuerpo normativo — en algunos artículos debajo: más precisamente en el segundo párrafo del artículo 6º— se alude a que podría quedar comprendida dentro de la expresión “*aeronave pública extranjera*”, una aeronave militar.

En concreto, el texto de referencia establece lo siguiente:

“Cuando la infracción fuera cometida en la REPÚBLICA ARGENTINA por una aeronave pública extranjera (militar, policial o aduanera) se remitirá la información relacionada con la misma al organismo que oportunamente designe a esos efectos la Autoridad Aeronáutica.”

¿Qué decir con respecto al Decreto N° 712/24? Este Decreto —ya lo vamos a ver— establece la prohibición de empleo de aeronaves públicas en actividades aéreas que resulten ajenas a su condición jurídica de tales. De inmediato, surge la pregunta: el objeto de este Decreto ¿alcanza a las aeronaves militares? Adelantamos —ya que estamos en el tratamiento de este tópico— que este decreto introduciría una nota distintiva a los fines de la clasificación de las aeronaves. Nota distinta que haría referencia a la “titularidad” de las aeronaves (ver, a tales efectos, las aeronaves privadas de titularidad del Estado Nacional Cfr. artículo 2º del Decreto N° 712/24).

Pausa.

De nuevo, entonces ¿cómo queda el esquema? Por el momento entendemos que las aeronaves públicas que pretendan desarrollar actividades aerocomerciales deberán poseer su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y cumplir con todas las exigencias establecidas en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, pero, como hemos destacado, existen grises que requerirán mayores precisiones a los fines de otorgar seguridad jurídica a las operaciones con estas aeronaves.

Por otra parte, advertimos que en el artículo 2º del CA se indican los textos normativos que resultan aplicables a la aeronáutica civil que se desarrolle dentro del ámbito

de la República Argentina, tales como los Tratados e Instrumentos Internacionales que nuestro país hubiese ratificado, las normas que integran el CA, sus respectivas normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil como así también las normas Complementarias.

A su vez, corresponde aclarar que, en términos generales, se mantuvo el modo en que debe promoverse la resolución de casos de naturaleza estrictamente aeronáutica con sustento en la especialidad que reviste nuestra materia. Si bien es cierto, y a esto hay que decirlo, que se incorporó la observancia de fuentes que no estaban previstas en el CA de 1967; tales como los Tratados Internacionales, las leyes y los reglamentos complementarios, entre otros.

En efecto, se estableció que suscitado que fuere un caso de naturaleza aeronáutica respecto del cual no encontrásemos solución en las normas del CA ni en los Tratados Internacionales en que la Nación fuere parte, así como tampoco en las leyes o en los Reglamentos complementarios, deberíamos acudir a la solución que nos ofrecen los principios generales del Derecho Aeronáutico. Y si aun así, no pudiéramos resolverlo con sustento en esos principios, deberíamos recurrir a la aplicación de los usos y las costumbres de la actividad aérea. Pero incluso, si así todo, no pudiéramos encontrar la solución al caso en éstos últimos, estaríamos habilitados a aplicar la solución normativa que nos ofrecen las leyes análogas. Y si aquéllas no nos permitieran resolver nada aún, pues recién entonces, estaríamos en condiciones de acudir a la aplicación de los principios generales del derecho común.

Así también, nos damos cuenta que en lo que respecta a la primera norma del artículo 2º del CA se le asigna carácter de servicio esencial a la actividad aeronáutica civil aerocomercial.

Si recordamos el artículo 24 de la Ley N° 25.877 sancionada con fecha 19 de marzo de 2004, de inmediato apreciaremos que allí ya se conceptualizaba a toda actividad que revestía carácter esencial. Lo hacía en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 24: (...) Se consideran esenciales los servicios sanitarios y hospitalarios, la producción y distribución de agua potable, energía eléctrica y gas y el control del tráfico aéreo.”

De hecho, no solamente en el segundo párrafo del artículo 24 de la Ley N° 25.877 sino también en el inciso d) del artículo 2° correspondiente al Decreto N° 843/2000 se consideró, entonces, servicio esencial a la actividad de control de tráfico aéreo.

La novedad que trae aparejado el artículo 97 del DNU N° 70/23 —que mantiene la asignación del carácter de esencial a la actividad de control del tráfico aéreo y, a su vez, se lo asigna a la actividad de la aeronáutica civil aerocomercial (Cfr. inciso d), párrafo 4° del Art. 24 de la Ley N° 25.877)— es que establece que los servicios esenciales deben prestarse con una cobertura mínima no menor al SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75 %) de la prestación normal del servicio. Porcentual que resulta disímil al que se hace referencia en el artículo 1° del Decreto N° 831/24.

USO DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA

El DNU N° 70/23 permite el uso de aeronaves de matrícula extranjera para la operación de vuelos domésticos en argentina.

Concretamente, se prevé que bajo principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia, las aeronaves registradas en otros países podrán ser utilizadas para operar dentro de nuestro país. Lo cual, desde el punto de vista operativo, facilita la incorporación de aeronaves más modernas y especializadas a aquellas que integran las flotas argentinas.

Se trata de una medida específicamente diseñada para atraer a más operadores internacionales al mercado argentino y permitir una mayor flexibilidad operativa en momentos de alta demanda o escasez de aeronaves registradas localmente. En definitiva, se insta a una mayor colaboración entre la ANAC y la que resulte ser su similar en otros países, fortaleciendo mecanismos de seguridad y supervisión.

TARIFAS Y CONTRATOS DE TRANSPORTE

El DNU N° 70/23, al derogar la Ley de Política Aérea, produce una liberalización de las tarifas que encuentra incluso sustento normativo en el segundo párrafo del artículo 109 del CA modificado por el artículo 215 del DNU N° 70/23, en el siguiente sentido:

“Las tarifas son libremente dispuestas por las empresas y sin ninguna restricción. Estas deberán ser registradas ante la autoridad competente al solo efecto de dar a conocer los

términos, condiciones, penalidades y restricciones de cada una de ellas. Se entenderá por tarifa la contraprestación que recibe el transportador a cambio de servicio de transporte (...).”

Lo cual, implica que las empresas de transporte aéreo, tanto internas como internacionales, podrán establecer sus tarifas sin restricciones. Estamos hablando, nada más y nada menos, que de la libertad que se les atribuye a aquéllas de fijar precios en función de la oferta y la demanda y, por si fuera poco, sin que intervenga el estado. Ya veremos que en el marco del Decreto N° 599/24 se precisa un poco más este aspecto.

Además, el contrato de transporte podrá formalizarse por escrito o mediante formato electrónico; lo que agiliza los procesos administrativos y mejora la eficiencia operativa de las empresas. Esta medida se encuentra en línea con las mejores prácticas que existen a nivel internacional en lo que respecta a la modernización de los contratos comerciales, asegurando una mayor flexibilidad y seguridad jurídica a las partes involucradas.

Veremos, más adelante, que la liberalización tarifaria constituye uno de los principios del Decreto N° 599/24.

PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DEL PASAJERO

El DNU N° 70/23 brega por la protección del pasajero. En este sentido, establece que la Autoridad Aeronáutica deberá sancionar un Reglamento específico que garantice la protección de sus derechos en situaciones tales como retrasos, cancelaciones y sobreventa de pasajes. Lo hace en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 224: Incorpórase como artículo 130 bis de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias, el siguiente: ARTÍCULO 130 bis: Atento la integridad y autonomía establecidas para la navegación y comercio aéreo y la propia operatoria comercial de la industria en el orden interno e internacional, la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero”.

Se prevé que la elaboración del Reglamento de referencia deberá resultar conteste con las normativas internacionales vigentes sobre los derechos de los pasajeros, asegurando que quienes utilizan los servicios aéreos en el país cuenten con las mismas protecciones

que se ofrecen en otros mercados tales como los de la Unión Europea o los Estados Unidos, por ejemplo.

En síntesis, se busca mejorar la experiencia del usuario y garantizar un nivel adecuado de atención y compensación en caso de irregularidades en la prestación de servicios.

Se la asigna a la Autoridad Aeronáutica la función de supervisar y sancionar a las aerolíneas que no cumplan con los estándares establecidos en el Reglamento; lo cual reforzaría el compromiso del Gobierno en proteger los intereses de los usuarios del sector aerocomercial.

Tengamos presente que con sustento en este artículo se emitió, posteriormente, el Decreto N° DECTO-2024-809-APN-PTE.

AEROLÍNEAS ARGENTINAS Y PERSONAL ARGENTINO

El DNU N° 70/23 autoriza la cesión, parcial o total del paquete accionario de Aerolíneas Argentina S.A y Austral Línea Aéreas —Cielos del Sur S.A y sus empresas controladas— a los empleados de las respectivas empresas, de conformidad con el programa de Propiedad Participada (Cfr. artículo 246 del DNU N° 70/23).

Esta medida, aparentemente, busca asignarle a los empleados un mayor control con relación a la gestión de la compañía; incentivándolos a que adopten un compromiso en torno al alcance de un éxito financiero como así también operativo con mira a alcanzar una reducción del déficit estatal.

Oportunamente, veremos el DECTO-2024-873-APN-PTE por el que el Poder Ejecutivo Nacional declaró sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas S.A.

Además, el DNU modifica el artículo 106 del CA. Recordemos que, en su anterior redacción, se establecía que el personal que desempeñaba funciones aeronáuticas a bordo debía ser de nacionalidad argentina y, al mismo tiempo, preveía que con carácter excepcional y siempre que se encontrare fundado en razones técnicas, el servicio de transporte aéreo podía ser prestado por personal extranjero. Aunque tan sólo en un porcentaje y con un límite temporal de DOS (2) años. Circunstancia ésta que resultaba entonces frecuente. Sobre todo, cuando venían nuevos explotadores aéreos a nuestro país con aeronaves modernas y aún no disponíamos de instructores para habilitar al personal y a la tripulación.

En cambio, con motivo de la emisión del DNU N° 70/23 su redacción es otra. No se exige que el personal extranjero cumpla funciones aeronáuticas estrictamente a bordo de una aeronave. Además, se autorizó la existencia de un porcentaje de personal extranjero para que cumpla funciones con un reemplazo gradual por uno nacional, sin límite temporal de tiempo. Recordemos, al respecto, su actual redacción:

“ARTÍCULO 106.- En los servicios aerocomerciales el personal que desempeña funciones aeronáuticas deberá ser argentino. El Poder Ejecutivo Nacional podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.”

Tengamos presente que esta prescripción normativa dio lugar a la emisión del DECTO- 2024-844-APN-PTE por el que se instruyera a la ANAC a establecer los estándares y/o procedimientos necesarios para la aplicación de los artículos 106 y 107 del CA; todo lo cual, diera lugar a la emisión de la RESOL-2024-363-APN-ANAC#MEC.

MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y NORMATIVA DE SEGURIDAD

El DNU N° 70/23 pone especial énfasis en la modernización de la infraestructura aeroportuaria y en la implementación de nuevas normativas de seguridad operacional y libre competencia. Al mismo tiempo, refuerza la función de control y la fiscalización que debe llevar adelante la Autoridad Aeronáutica.

En este sentido, el nuevo artículo 29 bis establece:

“Los servicios aeroportuarios en la República Argentina, serán regulados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica reglamentará la prestación de los servicios esenciales aeroportuarios, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Se considera como servicio aeroportuario a todo aquel prestado en el ámbito de un aeropuerto, con excepción de los servicios de navegación aérea tratados en el capítulo respectivo. Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en general”.

AERONAVES NO TRIPULADAS Y AERONAVES CONDUCIDAS CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL

El DNU N° 70/23 emplea la expresión “*aeronaves no tripuladas*” en los artículos 18, 36 y primer párrafo del artículo 79 del CA.

El alcance que reviste la expresión aeronave no tripulada no se encuentra previsto en el CA modificado por el DNU N° 70/23. Muy por el contrario, su alcance se establece recién — como veremos más adelante— en el marco del Decreto N° 663/24.

Corresponde tener en cuenta que el DNU establece que las aeronaves tripuladas y las no tripuladas nacionales como así también las extranjeras deben estar provistas de la documentación que disponga la Autoridad Aeronáutica; dentro de la cual se incluyen los seguros obligatorios establecidos por ley.

En concreto, el nuevo artículo 36 del CA brinda una conceptualización con relación al término aeronave en los siguientes términos: “*Se consideran aeronaves tripuladas y no tripuladas los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas*”. De modo que, se consagra la idea de que incluso las aeronaves no tripuladas, son aeronaves; en concordancia con lo establecido en la primera parte del artículo 8° del Convenio de Aviación Civil Internacional (1944) y la Circular OACI N° 328 AN/190 “Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)”.

Por su parte, el segundo párrafo del artículo 79 del CA establece que: “*Las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial*”.

Es sabido que, hace algunos años, las aeronaves conducidas por inteligencia artificial vienen desarrollándose desde el ámbito de la aviación civil²⁸ como así también militar.

Un ejemplo del avance tecnológico que se proyecta para operar con la industria civil aerocomercial es *Air Guardian*²⁹; un tipo de inteligencia artificial que desarrolló el Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT) para que acompañe a pilotos de aeronaves que pudieran necesitar auxilio durante el vuelo. Según los investigadores, el *software* fue diseñado para trabajar en simbiosis con una persona dentro de la cabina. Se prevé que esta tecnología tome la conducción de la aeronave en caso de emergencia.

28 | Los aviones comerciales serán piloteados por inteligencias artificiales, sostiene presidente de Emirats. (15/05/2023). Disponible en: <https://tn.com.ar/tecnologia/novedades/2023/05/15/los-aviones-comerciales-seran-piloteados-por-inteligencias-artificiales-sostiene-presidente-de-emirats/> (Fecha de consulta: 8/10/2024).

29 | La aviación del futuro: investigadores del MIT proponen que la inteligencia artificial tome el control (26/06/2024). Disponible en: <https://hipertextual.com/2024/06/aviacion-del-futuro-air-guardian-mit> (Fecha de consulta: 8/10/2024).

Con respecto a esta temática resaltamos la circunstancia que dada la complejidad técnica, legal y ética de la Reglamentación que, oportunamente, habrá de emitirse con respecto a las aeronaves conducidas por inteligencia artificial resultará imprescindible disponer, en dicha instancia, de la participación de diversos representantes del sector del transporte aéreo regular, del transporte aéreo no regular como así también de la aviación general y de las Universidades, entre otros.

FISCALIZACIÓN

El DNU N° 70/23 sustituyó el artículo 21 del CA, el que quedó redactado de la siguiente manera:

“Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo o aeropuerto internacional más próximo a la frontera. Dichas aeronaves podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, la que indicará ruta a seguir y aeródromo de fiscalización.”

Este artículo forma parte de un mayor control, vigilancia y fiscalización que la Autoridad Aeronáutica pretende ejercer sobre las aeronaves, a partir de la lastimosa performance que se alcanzó sobre este punto luego del pronunciamiento al que arribaran las auditorías internacionales. Aspecto sobre el cual volveremos más adelante.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

El DNU N° 70/23, por medio de su artículo 214, modificó el artículo 108 del CA.

Adelantamos la circunstancia de que el contenido del artículo 108 del CA —que fue modificado, primeramente, por el DNU N° 70/23— fue posteriormente modificado una vez más (esto es: por segunda vez), a partir de la inclusión del artículo 2bis al que diera lugar el artículo 1° del DNU N° 941/24.

Aclaremos la circunstancia de que optamos por afirmar que el artículo 6° del DNU N° 941/24 no derogó el contenido del artículo 108 del CA modificado por el DNU N° 70/23 para, en definitiva, evitar que se interprete que su contenido desapareció por completo. Muy por el contrario, su contenido ha sido modificado y trasladado al artículo 2° bis del CA.

Aclarado ello, pasamos a comentar entonces, cuál fue la reforma que introdujo el DNU N° 70/23 con respecto al artículo 108 del CA.

En dicha oportunidad, se destacó que la ANAC o el organismo que en algún momento lo reemplazase —técnicamente la expresión que se había empleado era: “(…) o el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional que en el futuro la sustituya o reemplace (…)” — constituía la única Autoridad Aeronáutica en materia de aviación civil aerocomercial y que, además, dentro de sus funciones, se encontraba la de establecer y adoptar normas de seguridad operacional. Además, por supuesto, de concebirla como autoridad competente para entender en la elaboración de normas con estricta observancia de los Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El artículo 108 modificado por el DNU N° 70/23 establecía lo siguiente:

“La autoridad aeronáutica, ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil o el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional que en el futuro la sustituya o reemplace, será única y establecerá o adoptará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. Dicha autoridad entiende y regula la totalidad de los Anexos Técnicos de los Convenios internacionales sobre la materia.”

Así redactado, el artículo 108 enfatizaba el punto referente a que la Autoridad Aeronáutica en materia de aviación civil dentro del ámbito de la República Argentina era ejercida —a la fecha en que se emitiera el DNU N° 70/23— por la ANAC. Autoridad que si bien en dicho momento temporal llevaba la denominación ANAC podría, lógicamente a futuro, revestir algún otro nombre. Se resaltó, en ese momento, que aquella revestía un rol fundamental en materia normativa. Particularmente, en lo referente a cuestiones de seguridad operacional como así también en lo concerniente a la adopción de las prescripciones previstas en los Anexos Técnicos al Convenio de Chicago de 1944.

Posteriormente, con la emisión del DNU N° 941/2024 —Decreto en el que nos detendremos más adelante— advertimos, como mencionáramos anteriormente, que el contenido del artículo 108 fue nuevamente modificado. Sin embargo, gran parte de su contenido se mantiene en el artículo 2 bis del CA. Artículo éste que fuera incorporado a dicha ley por medio del artículo 1° del DNU N° 941/2024.

Veamos, rápidamente, qué establece el artículo 2° bis del CA modificado por el DNU N° 941/2024.

“Artículo 2 bis: La Autoridad Aeronáutica Nacional, ejercida por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN (ANAC), establecerá o dictará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. Para ello, salvo que corresponda que tales normas sean establecidas por la Autoridad Competente de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Autoridad Aeronáutica Nacional se encuentra facultada a regular los lineamientos necesarios para la implementación de los Anexos Técnicos de los Convenios Internacionales sobre la materia de su competencia y otorgar exenciones al cumplimiento de los requisitos reglamentarios siempre que se encuentre garantizada la seguridad operacional. Dicha autoridad deberá establecer las condiciones para su evaluación y publicación”.

Como podrá apreciarse, en la redacción de este artículo se buscó reforzar, de manera expresa, el resguardo y vigilancia de la seguridad operacional por los que la Autoridad Aeronáutica debe velar.

ADQUISICIÓN Y FINANCIAMIENTO DE AERONAVES

El DNU N° 70/23 modificó el artículo 42 concerniente a la adquisición y al financiamiento de aeronaves.

Por medio de su actual redacción se eliminó el tope legal respecto del cual resultaba procedente este supuesto —esto es: tan sólo respecto de las aeronaves de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad— ampliando, de esta manera, el ámbito contractual en que la adquisición de aquéllas podrían tener origen; permitiéndose así un mejor financiamiento para la aviación general, aero-deportiva como así también para aeronaves de gran porte puesto que incluso se eliminó la exigencia de la opción a compra que resultaba obligatoria en los contratos de *leasing*.

Señalamos que, con anterioridad a la emisión de este DNU, desde el ámbito de la ANAC se emitió la RESOL 76-E/2018 que fuera publicada en BORA el 14 de febrero de 2018, por medio de cuyo artículo 1° se instruyó entonces al Departamento Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección de Aeronavegabilidad dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL de la ANAC a

matricular aeronaves menores a seis (6) toneladas de peso máximo de despegue, por medio de la inscripción de contratos de *leasing*, compraventa financiada, o aquellos sometidos a condición o a crédito u otros contratos por los cuales el vendedor se reservase el título de propiedad hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Texto normativo, éste último, de cuestionada constitucionalidad.³⁰

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

El DNU N° 70/23 elimina formalidades y requisitos documentales sobreabundantes que se exigían para la registración de los actos o hechos jurídicos vinculados con la situación jurídica de las aeronaves a la luz del anterior Decreto 4907/1973 y que se remontaba a una aviación de la década del setenta; hoy claramente diferente.

Bajo ese entendimiento, resulta grato el establecimiento de nuevos mecanismos administrativos receptivos de la firma electrónica y digital como así también de la desburocratización de requisitos no esenciales para la registración de actos jurídicos vinculados con la situación jurídica de las aeronaves.

En estos términos, los nuevos artículos 45 y 47 del CA modificados por el DNU N° 70/23 establecen:

“En el Registro de Aeronaves se inscribirán por medios electrónicos o en el formato que disponga la autoridad aeronáutica: 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan. 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores. 3) Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas. 4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves. 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas. 6) Los contratos de locación de aeronaves y todos aquellos que resulten oponibles a terceros. 7) En general toda inscripción o anotación de cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave” (Cfr. Art. 45) y el *“El Registro Nacional de Aeronaves es público y estará disponible para su acceso a través de medios electrónicos.”* (Cfr. Art. 47).

30 | PRATTO CHIARELLA, H. M. El artículo 42 del Código Aeronáutico, un límite legal a la aviación general que urge modificar a la luz de la actual normativa y realidad aeronáutica. En: Aportes para un nuevo Código Aeronáutico. Buenos Aires: UNDEF; 2017, ps. 179-193.

RÉGIMEN DE INFRACCIONES

El DNU N° 70/23, por medio de su artículo 241 sustituyó el artículo 208 del CA. Adelantamos la circunstancia que el artículo 208 del CA —que fue modificado por el DNU N° 70/23— fue posteriormente sustituido por el artículo 5° del DNU N° 941/2024.³¹ Ello así, a consecuencia de las exigencias que impusieron las auditorias internacionales para evitar la caída de la categoría internacional de la República Argentina, en el marco de una visita nuevamente realizada por esos días, por parte de las autoridades de la *Federal Aviation Administration* a la República Argentina. Esta vez, el objetivo de aquellas, era analizar, por última vez, si los hallazgos oportunamente detectados y relevados habían sido subsanados por la Autoridad Aeronáutica.

Aclarado el punto anterior, pasamos a comentar entonces, cuál fue la reforma que introdujo entonces el DNU N° 70/23 con relación al artículo 208 del CA.

En dicha oportunidad se expresó que el Poder Ejecutivo Nacional iba a emitir un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil por el que se establecerían sanciones específicas ante el incumplimiento de normativa aeronáutica tal como: las prescripciones del CA, las de otras leyes vigentes (sus reglamentaciones) y demás normativa que pudiera oportunamente emitir la Autoridad Aeronáutica que no importare delito.

De esa manera, se buscaba fortalecer la supervisión de las actividades comerciales de las aerolíneas y asegurar que se cumpliesen los estándares de seguridad y eficiencia.

Ese Reglamento al que aludía la entonces redacción del artículo 208 del CA (modificado por el DNU N° 70/23), a la fecha de redacción del presente, ya se ha emitido. Se trata del Decreto N° 816/2024.

Al respecto, se establecía que las infracciones que se suscitasen serían sancionadas con:

“(…) i. Apercibimiento; ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción; iii. Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica; iv. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo y v. Retiro de las autorizaciones

31 | En el comentario esbozado a este Decreto se ha efectuado un cuadro comparativo a los fines de facilitar la identificación de su redacción actual.

otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales. (...)” (Cfr. última parte del primer párrafo del artículo 208 del CA modificado por el DNU N° 70/23).

Además, se precisó que si resultaba procedente la aplicación de la sanción denominada multa; pues se iba a identificar en cuál de los límites indemnizatorios que se detallan a continuación resultaría subsumible el caso. Previsión que se ha expresado en los siguientes términos:

“(...) Con relación al monto de las Multas se establece: a. Para las infracciones en el transporte aéreo comercial de 10 hasta la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor;

b. Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que cuenten con poder de policía delegado, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, considerando la gravedad de la infracción y antecedentes del infractor;

c. Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea; y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO y

d. Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta Cincuenta (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor. La Autoridad Aeronáutica, se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue. Dicha conducta, resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante.” (Cfr. segundo párrafo del artículo 208 del CA modificado por el DNU N° 70/23).

Como podremos apreciar, en referencia a la aplicación de multas se estableció que iba a tomarse como unidad de cuenta el Argentino Oro a los fines de efectuar el cálculo indemnizatorio.

Pasemos, a continuación, a explicar cada uno de esos supuestos.

- a. Para las infracciones en el transporte aéreo comercial: se estableció que se abandonaba la determinación de la multa pecuniaria a abonar con base en el valor de tarifa, itinerario y billete de pasaje o documento de transporte y, en lugar de ello, se adoptaba un mínimo de 10 y hasta un máximo de 300 Argentinos Oro.
- b. Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que contaren con poder de policía delegado: se estableció que se efectuaba una modificación en el monto pecuniario a aplicar en concepto de multa estableciendo que dicho monto podía ascender a un máximo similar al supuesto anterior (300 Argentinos Oro).
- c. Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados: se estableció que se preveía la inclusión de nuevos sujetos pasibles de aplicación de multas tales como el prestador de los servicios de la navegación aérea y los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, con un monto pecuniario máximo igual al inciso inmediatamente anterior a éste.
- d. Para las restantes actividades aeronáuticas: se estableció la suma de hasta CINCUENTA (50) Argentinos Oro, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor; autorizando a la Autoridad Aeronáutica a disminuir la sanción hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del monto que resultase aplicable; encomendándole además, la previsión —por vía reglamentaria de un sistema de pago anticipado o voluntario donde el infractor pudiera reconocer su responsabilidad y, además, que a partir de la sanción de la conducta reprochable ello se computase como antecedente infraccional.

Tales modificaciones normativas resultaban convenientes e interesantes. La primera de ellas (facultad de la Autoridad Aeronáutica de reducir la multa hasta en un 50 %),

por cuanto le permitía analizar mejor cada caso concreto evitando la aplicación de sanciones que resultasen desproporcionadas. La segunda, en cambio (pago anticipado o voluntario de multas), por cuanto evitaba la producción de dilaciones innecesarias de procesos sumariales sencillos como así también la generación de costos asociados a la sustanciación de dichos procesos tanto para el usuario como para la Administración Pública.

Hasta aquí entonces, advertimos que el CA fue modificado en el Capítulo I Faltas del Título XIII Faltas y Delitos (más precisamente en sus artículos 208, 209, 210 y 215) mientras que, respecto del Capítulo II Delitos³², no se efectuaron modificaciones. Muy probablemente, con sustento en la prohibición a la que alude el inciso 3 del artículo 99 de la CN en lo referente a que el Poder Ejecutivo pueda legislar en materia de Derecho Penal.

Por eso, como decíamos al inicio de este libro, un debate en el Congreso de la Nación a los fines de la modificación integral del CA, hubiese permitido incluso la proyección de tipos delictuales en nuestra materia. Tenemos, sin duda alguna, una deuda pendiente con respecto a este instituto jurídico. Sobre todo, a partir de la década del 80 la que se sancionara la Ley N° 20.509 por cuyo artículo 1° se estableció lo siguiente:

"A partir de la entrada en vigencia de esta ley perderán toda eficacia las disposiciones por las que se hayan creado o modificado delitos o penas de delitos ya existentes y que no hayan emanado del Congreso Nacional, cualquiera sea el nombre que se le haya dado al acto legisferante por el que se las dictó, salvo lo que dispone el artículo 4° de esta ley. Aclárase que recuperan su vigencia las normas en vigor al momento de dictarse las que pierden ahora eficacia."

Un ámbito deliberativo, abierto y participativo cabe aclarar —el del Honorable Congreso de la Nación— desde el que, en el transcurso del año 2024 por ejemplo, se ha sancionado la Ley N° 27.753 publicada en el BORA con fecha 9 de septiembre de 2024, por la que se aprobó el “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional celebrado en la Ciudad de Beijing–República Popular

32 | En materia de delitos aeronáuticos resaltamos la reciente obra publicada FOLCHI, M. O y PRATTO CHIARELLA, H. M, *Los delitos aeronáuticos*, Buenos Aires, Astrea, 2024.

de China el día 10 de septiembre de 2010” y se emitió Dictamen de Mayoría en sentido favorable para la aprobación de la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A.

Tratamiento aparte, en cambio, merece el último párrafo del artículo 208 del CA modificado por el Decreto DNU N° 70/23 por el que se instituyó el poder de policía delegado; definiéndolo como “(...) *aquellas personas humanas u organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados*”.

Este artículo es uno que posee expresa motivación en los hallazgos que realizaran ambas auditorias internacionales —más aún la realizada por la FAA (IASA)— a través de los cuales se requirió a la Autoridad Aeronáutica que adoptara las medidas necesarias a los fines de disponer de un efectivo poder de policía por parte de sus inspectores y, a su vez, que implementara la Autoridad Delegada por “ley”.

Con relación a este párrafo, destacamos que mientras abordamos su análisis, empezamos a pensar que podría llegar a plantearse —pues nunca falta alguna oportunidad para ello— un cuestionamiento acerca de la constitucionalidad del poder de policía delegado, si es que llegara a concebirse a la materia infraccional como de naturaleza penal.

La Procuración del Tesoro de la Nación ha definido al poder de policía de la siguiente manera:

*“El poder de policía implica la potestad jurídica en virtud de la cual el Estado —con el fin de asegurar la libertad, la convivencia armónica, la seguridad, la moralidad, la salud y el bienestar general de la población— impone por medio de la ley limitaciones razonables al ejercicio de los derechos individuales, a los que no puede alterar, en tanto este poder describe una facultad de esencia legislativa que implica la posibilidad de reglamentar y por ende limitar derechos”.*³³

En principio, el poder de policía es inalienable, es un atributo propio de la soberanía por tanto no resultaría ni transferible ni delegable pero —por excepción— la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha aceptado la validez de la delegación en el Poder Ejecutivo. Nuestro más Alto Tribunal ha dicho en el fallo Delfino de 1927 que:

33 | Procuración del Tesoro de la Nación, Dictamen 208:138, Dictamen 48/2014 - Tomo: 289, p. 61.

“(...) no existe propiamente delegación sino cuando una autoridad investida de un poder determinado hace pasar el ejercicio de ese poder a otra autoridad o persona descargándolo sobre ella (...) Existe una distinción fundamental entre la delegación de poder para hacer la ley y la de conferir cierta autoridad al Poder Ejecutivo o a un cuerpo administrativo a fin de reglar los pormenores y detalles necesarios para la ejecución de aquella. Lo primero no puede hacerse lo segundo es admisible (...)”³⁴

Por su parte, Comadira oportunamente expresó que:

“(...) existe consenso en que la delegación procede en la medida en que ella esté autorizada expresamente en una norma. Sin embargo, la duda se genera ante el interrogante de qué tipo de norma se requiere para la procedencia de la delegación. Concretamente, la cuestión finca en determinar si es preciso que la delegación esté autorizada en una ley formal o resulta suficiente la previsión en un reglamento. Marienhoff responde señalando que, si la delegación de competencia la dispone un órgano creado por el Poder Legislativo en ejercicio de facultades constitucionales propias, la norma habilitante deberá ser una ley formal; en cambio, si la delegación de competencia la efectúa un órgano creado por el Poder Ejecutivo en ejercicio de atribuciones constitucionales propias, la norma habilitante debe ser un decreto o un reglamento del Ejecutivo por imperio del paralelismo de las formas”³⁵

En este punto, cabe destacar que la Autoridad Aeronáutica (ANAC) ha sido creada mediante Decreto N° 239/07.

Continúa exponiendo Comadira, que:

“(...) desde otra perspectiva de análisis, se ha señalado que, en la Argentina, a nivel nacional, por el art. 3° de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos, es suficiente la habilitación “normativa” de modo que, en el marco de la citada ley, un reglamento puede operar como fuente de competencia para delegar o delegada. En esa

34 | ALFONSO, M. L. El Poder de policía en las políticas públicas. 13/11/2015. Revista Pensamiento Penal. Disponible en: <https://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/42406-poder-policia-politicas-publicas> (Fecha de consulta: 26/11/2024).

35 | COMADIRA J, P. La delegación administrativa. 1/12/2017. El Derecho. Diario de Doctrina y Jurisprudencia [N° 14.320]. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/625590699/Delegacion-en-el-derecho-administrativo-Comadira> (Fecha de consulta: 26/11/2024).

*línea de razonamiento, se postula que, como el art. 3º dispone que la competencia puede surgir de reglamentos, se concluye que un reglamento administrativo puede autorizar a órganos inferiores a delegar sus atribuciones. Es decir, se argumenta que hoy no puede sostenerse que la norma autorizativa deba ser una ley en sentido formal si se pone atención a que el reglamento es fuente de la competencia, por lo que la norma que autoriza la delegación puede revestir naturaleza legal o reglamentaria”.*³⁶

Por último, dicho autor expresa que:

*“(…) por un lado, parece claro que, si la competencia que se delega surge originariamente de un reglamento, es suficiente que la delegación esté prevista en un reglamento que, al menos, esté jerárquicamente equiparado a aquel. Es decir, si la competencia es atribuida por una resolución ministerial, la delegación debe estar avalada también por una resolución ministerial o, en su caso, por un decreto del Poder Ejecutivo, pero no por un acto de un órgano inferior. Desde otro ángulo, si la competencia surge originariamente de una ley, coincido con Albertsen en que la posibilidad de delegación debería estar prevista, a tenor del principio de paralelismo de las formas, también en una norma legal en sentido formal. Pero, como dijimos, hoy tal extremo está cumplido, en general, con la LNPA y su reglamento”.*³⁷

Teniendo en cuenta lo expuesto y partiendo de una delegación administrativa —como la establecida, primero, por medio del DNU N° 70/23 y luego por medio del DNU N° 941/24— al modificar el artículo 208 del Código Aeronáutico puede sostenerse que dicha delegación del poder de policía cumple con el principio de paralelismo de las formas y por tanto resulta correcta la institución instrumentada.

EN SÍNTESIS

El DNU N° 70/23 representa la proyección de un cambio de paradigma significativo para la aviación civil y la industria aerocomercial argentina. Su aplicación supondrá desafíos y el tiempo nos permitirá medir sus consecuencias e impacto.

36 | COMADIRA J, P; Ob Cit. p. 2.

37 | COMADIRA J, P; Ob Cit. p. 3.

La actualización del CA y la incorporación normativa de instituciones regulatorias requieren de una coordinación estrecha entre el sector público y privado, además —por supuesto— de una inversión sustancial en tecnología, capacitación y recursos humanos idóneos. Fueron los mismos años de degradación del sistema, sumado a la atomización de la Autoridad Aeronáutica, los que coadyuvaron a que aquéllos se proyectaran en la búsqueda de un nuevo espacio geográfico que les permitiese concretar sus proyectos. Buscaron, simplemente, otros espacios de desarrollo profesional a la vez que personal.

Uno de los principales desafíos se corresponde con asegurar que la infraestructura tecnológica necesaria para soportar los nuevos sistemas de regulación y supervisión se encuentren disponibles y resulten accesible para todos los actores de la industria. Lo cual, incluye la digitalización de los procesos de registro, la supervisión en tiempo real de las operaciones aéreas y la implementación de mecanismos efectivos de vigilancia de la seguridad operacional.

A pesar de los desafíos, las reformas que introdujo el aludido DNU reviste potencial para transformar profundamente la aviación en nuestro país. Con la liberalización del mercado, la modernización en materia de normativa laboral y normativa en general —ya que el DNU 70/23 no solo produjo modificaciones en el ámbito aeronáutico sino que también flexibilizó normativa vinculada con la materia societaria y de inversiones— se ha dado pie para que la República Argentina se encuentre posicionada en mira a convertirse en un actor clave en el mercado de la aviación regional; atrayendo nuevas inversiones y mejorando la conectividad tanto interna como internacional. Ello, claro está, en la medida que estas modificaciones normativas se encuentren acompañadas —tal como adelantáramos en este libro— de medidas económicas e impositivas que fomenten inversiones y le otorguen a estas últimas, seguridad jurídica. Una seguridad jurídica que sea tal, que verdaderamente logre asentarse; aún cuando fuéramos conscientes de que toda conducta resultara ser, per se, impredecible (Winch, 1971).

Al eliminarse barreras regulatorias, permitirse la entrada de nuevos competidores y adoptarse medidas tendientes a la consagración de los derechos de los pasajeros, el DNU tiene como objetivo mejorar la eficiencia operativa y fomentar una mayor competitividad en el mercado aerocomercial.

Obviamente, la concreción en la práctica de las medidas que han sido plasmadas en este DNU exige que la ANAC asuma un rol de excelencia que importe robustecer una de las funciones que fuera identificada como puesta en crisis, a partir de la sustanciación de las auditorías internacionales que tuvieran lugar, tal como ya indicáramos, en nuestro país.

En este DNU se proyectó, desde el ámbito del Gobierno Nacional, con la convicción que:

- a. Teniendo como norte el alcance de medidas atinentes a la innovación tecnológica, la flexibilización del mercado y la protección de los derechos de los pasajeros, argentina tiene la oportunidad de revitalizar su industria aerocomercial y fortalecer su posición en el mercado global y
- b. Si se superan los desafíos relacionados con la modernización y la efectiva fiscalización (ej. respecto de la prestación de servicios esenciales de navegación aérea y de servicios esenciales aeroportuarios Cfr. artículos 13 y 29 bis del nuevo CA), el DNU N° 70/23 podría ser visto, desde el ámbito primordialmente internacional, como una herramienta constitucional estratégicamente elegida desde el ámbito del Gobierno Nacional para hacer frente a los resultados que han arrojado ambas auditorías internacionales.



B. ASCENSO

En estas fases podremos observar de qué manera las modificaciones que introdujo el DNU N° 70/23 se van instrumentando y profundizando cada vez más a partir de la emisión de diversos Decretos.

A continuación, analizamos:

Decretos autónomos y Decretos reglamentarios

Algunas de las expresiones que, en tal sentido, empleamos en los diversos textos normativos que veremos juntos son:

Acceso a los mercados aerocomerciales ~
Intervención de ANAC ~ Aviación No Tripulada ~
Remoción de aeronaves ~
Aeronaves públicas y de propiedad privada estatal ~
Reglamentación al artículo 76 del CA ~ Derechos de los pasajeros
~ Transporte de carga ~ Pagos indemnizatorios adelantados.

DECTO-2024-599-APN-PTE

El Poder Ejecutivo Nacional suscribió con fecha 8/07/24 el Decreto 599/24 —el cual fuera publicado en el BORA con fecha 10/07/24— que entró en vigencia, en principio, a partir del día al de su publicación (Cfr. primera norma del artículo 13 del Decreto N° 599/24) con excepción del Título II “Reglamentación del artículo 110 de su Código Aeronáutico” de dicho texto normativo; respecto del cual se expresó que recién entraría en vigencia a los TREINTA (30) días de su publicación en el BORA (Cfr. segunda norma del artículo 13 del Decreto N° 599/24).

En concreto, por medio de este Decreto se adoptaron una multiplicidad de medidas vinculadas con el acceso de mercados; dentro de ellas, las que indicamos a continuación.

Se aprobó el Anexo I “Reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales” (IF-2024-70999697-AN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º del Decreto 599/24); se derogaron los Decretos Nros. 2836/71, 3039/73, 1364/90, 1492/92, 2186/92, 1470/97 y 1401/98, sus normas complementarias, las Resoluciones Nros. 1654/14 de la ex-SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y 1025/16 de la ANAC, entre otros (Cfr. artículo 2º) y se aprobó el Anexo II “Reglamentación del artículo 110 del Ley N° 17.285 y sus modificatorias (CÓDIGO AERONÁUTICO)” (IF-2024-70987813-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 3º).

Asimismo, se encomendó a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA que arbitre las medidas que resultasen necesarias para dictar, inicialmente, un Reglamento transitorio de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales y, posteriormente, un Reglamento permanente de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales (Cfr. artículo 4º) y se dispuso que el Reglamento transitorio de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales

al que se hacía alusión en el artículo 4° iba a mantener su vigencia hasta el 31 de octubre de 2025; de modo que a partir del 1 de noviembre de 2025 debía regir el Reglamento permanente de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales. A tales efectos, se estableció que a los fines de la elaboración de este segundo Reglamento debían observarse las Directrices de la *WORLDWIDE AIRPORT SLOT GUIDELINES (WASG)*, de la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA) y del CONSEJO INTERNACIONAL DE AEROPUERTOS (ACI) como así también las circunstancias particulares propias del orden jurídico argentino, procurando el consenso de la industria (Cfr. artículo 5°).

A su vez, se identificó a los proveedores de capacidad aeroportuaria, siendo éstos: el operador aeroportuario, el prestador de servicios de navegación aérea, los operadores de servicios de rampa para aeronaves y pasajeros, la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, los prestadores de servicios de control migratorio y aduanero y todos aquellos que se dispusieren reglamentariamente (Cfr. artículo 6°); y al mismo tiempo, se estableció que los Reglamentos tanto “transitorio” como “permanente” de ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD Y/O FRECUENCIAS PARA LOS SERVICIOS AÉREOS NACIONALES E INTERNACIONALES debían emitirse a partir de la consideración de los siguientes principios: a) Libre acceso al mercado de nuevos explotadores a través de procedimientos administrativos breves y ágiles, b) Estímulo a la competencia leal entre los distintos explotadores aerocomerciales y operadores aeroportuarios, c) Desregulación tarifaria y libertad en la determinación de precios, d) Resguardo de la seguridad operacional, e) Vigilancia operacional continua de los servicios autorizados, f) Libertad comercial en la fijación de frecuencias y rutas aéreas, sujeta a estrictos criterios operativos y a la necesidad de que el tráfico aéreo se desarrolle de manera segura y ordenada, g) Intervenciones de la Administración Pública Nacional limitadas y eficientes, de carácter digital/electrónico, tendientes exclusivamente a la preservación de los principios enunciados en este artículo, h) Otorgamiento inmediato de capacidad y/o frecuencias solicitadas, salvo estricto y fundado impedimento técnico operativo sujeto a reglamentación transparente, i) Incentivos para la realización de nuevas rutas aerocomerciales y/o para la operación de nuevos transportadores, j) Declaración de niveles de aeropuertos, k) Cálculos transparentes para la determinación de una base de referencia adecuada tomando como línea de base de validación las próximas DOS (2) temporadas

semestrales de programación, l) Deber de declarar la capacidad aeroportuaria conforme estándares de transparencia, m) Acceso y asignación justa, con estándares internacionales, de los servicios y espacios comunes aeroportuarios, que permitan la libre competencia, n) Establecimiento de indicadores e índices de monitoreo atendiendo a la eficiencia operacional, la regularidad, la puntualidad y la planificación, o) Participación en la toma de decisiones, con carácter ad honorem, de los transportadores, operadores de servicios aeroportuarios y actores de la industria, coordinados ejecutivamente por la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA (Cfr. artículo 7º). Se amplían los tradicionales principios que, de momento, rigieron nuestra materia.

Incluso, se ordenó instruir a las autoridades competentes para que garantizaran los principios de libre mercado y libre competencia, sujetas a las reglas de lealtad comercial, generando las instancias necesarias para evitar cualquier conducta monopólica por parte de un transportador, un operador de servicios aeroportuarios o de rampa en general y/o cualquier otro prestador del sistema de transporte aéreo (Cfr. artículo 8º).

En adición a ello, se estableció un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días contados a partir de la publicación de este Decreto en el BORA para que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA arbitrara medidas en pos del dictado del Reglamento transitorio al que refiere el artículo 4º (Cfr. artículo 9º) y se dispuso la derogación del Decreto N° 879/21 (Régimen de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Regulares Internacionales) y de la Resolución N° 180/19 de la ANAC a partir de la entrada en vigencia del aludido Reglamento Transitorio (Cfr. artículo 10).

Finalmente, se estableció que la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AÉREO iba a ser la Autoridad de Aplicación de los Títulos I “Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales” (Arts. 1º y 2º del Decreto N° 599/24), II “Reglamentación del artículo 110 del Código Aeronáutico” (Art. 3º) y III “Reglamento de Asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales” (Arts. 4º a 10) del Decreto N° 599/24; excepto en materia de trabajo aéreo previsto en el artículo 1º del Título I “Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales” del Decreto N° 599/24 respecto del cual resultará competente la ANAC (Cfr. artículo 11) y se facultó a la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AÉREO a emitir, en todo

caso, normas complementarias y procedimentales en pos de implementar el contenido del Decreto N° 599/24 (Cfr. artículo 12).

Una vez más, se emitió un Decreto por el que se buscó implementar un sistema de modernización, desregulación y desburocratización del transporte aéreo en argentina.

A continuación, se describen los principales cambios e implicancias con relación a la normativa anterior.

CONTEXTO SITUACIONAL ANTERIOR A LA EMISIÓN DEL DECRETO N° 599/24

Con carácter previo a la puesta en vigencia del Decreto N° 599/24, el sector aerocomercial argentino se encontraba regulado por una serie de Decretos y Resoluciones que, si bien al momento de su suscripción podrían resultar contestes con la realidad de ese entonces, el tiempo se encargó de demostrar que la continuidad de las mismas suponía importantes limitaciones en términos de flexibilidad, competitividad y eficiencia operativa y, por tanto, de acceso a los mercados.

Entre los textos normativos que han sido derogados se encuentran los Decretos Nros. 2836/71, 3039/73, 1364/90, 1492/92, 2186/92, 1470/97 y 1401/98, sus normas complementarias y las Resoluciones Nros. 1654/14 de la ex-SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y 1025/16 de la ANAC que configuraban un marco regulatorio rígido poco adaptado a las dinámicas cambiantes del mercado internacional con una fuerte presencia de control estatal.

Uno de los puntos más significativo de la normativa anterior, lo constituía el monopolio estatal sobre ciertos servicios. Particularmente, los relacionados con Aerolíneas Argentinas S.A e Intercargo SAU, entre otros; empresa esta última encargada de los servicios de *handling* y rampas en los aeropuertos. Este monopolio, junto con una estructura de audiencias públicas para la asignación de rutas al transporte aéreo de carga con aeronaves de gran porte, se alzaba cual freno significativo para la sustanciación de la competencia y la agilidad en el sistema aerocomercial y, por tanto, limitaba severamente el acceso al mercado de nuevos operadores incluso a los nacionales.

Además, el sistema de audiencias públicas, al menos en la forma que se encontraba regulado, dejaba librado al arbitrio del gobierno de turno la decisión en torno a la

existencia de una mayor o menor apertura, limitando seriamente el ingreso de nuevos operadores al sistema aerocomercial. Lo cual, en definitiva, opacaba la transparencia del sistema y permitía sostener diversos monopolios.

IDENTIFICACIÓN DE SUS CAMBIOS

DESREGULACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL

El Decreto N° 599/24 elimina barreras que históricamente limitaban el ingreso de nuevas empresas al mercado aerocomercial argentino.

Anteriormente, las empresas debían cumplir procedimientos administrativos que resultaban poco ágiles para poder obtener las autorizaciones que les permitiesen operar servicios de transporte aéreo en rutas regulares, no regulares o carga exclusiva. Incluso, en ocasiones debían enfrentarse a largos periodos de espera debido a la sustanciación de audiencias públicas que resultaban obligatorias para la concesión de rutas. Circunstancia ésta que, muchas veces, adquiría un matiz particular en función del gobierno político que se encontrare de turno.

Con este nuevo Decreto se elimina la necesidad de celebrar audiencias, lo cual agiliza significativamente el desarrollo del proceso, le otorga transparencia y frena el entramado político que operaba de modo subyacente y casi en silencio en ocasión de celebrarse aquéllas.

Además, se aprueba el Anexo I (IF-2024-70999697-APN-SSTA#MEC) “Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales” (Cfr. artículo 1° del Decreto N° 599/24) por medio del cual se simplifica el otorgamiento de autorizaciones aerocomerciales para la realización de servicios de transporte aéreo regular y no regular (que puede incluso suponer, en este último caso, la afectación de aeronaves de menor porte de hasta 19 plazas) como así también de trabajo aéreo (Cfr. Capítulo II y III del aludido IF, respectivamente) y la realización de servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general (Cfr. Capítulo IV del mencionado IF). En todos estos casos, con respecto a empresas nacionales.

Así también, se encuentra previsto el otorgamiento de autorizaciones aerocomerciales para que empresas extranjeras realicen operaciones de transporte y trabajo aéreo e incluso presten servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general (Cfr. Capítulo V del aludido IF).

Por otra parte, se faculta —por primera vez y sin condición alguna— a los Aeroclubes a explotar cualquiera de los servicios mencionados en el Capítulo VI del aludido IF; para lo cual no solo bastará obtener la autorización legal para explotarlo sino que, además, se debe obtener por parte de la ANAC el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).

Entendemos que esta posibilidad que se les otorga a los aeroclubes —siempre que cumplan los requerimientos técnicos para llevar adelante tales servicios— resultaba materia pendiente de hace ya varios años. Para ser precisos, estábamos —hasta este momento temporal que nos encuentra redactando— frente a una deuda que databa del año 1973, cuando se suscribió el Decreto N° 3039/73 que también les confería esta posibilidad pero que requería, para su implementación, la previa reglamentación por parte de la Autoridad Aeronáutica. Reglamentación, ésta, que tuvo lugar mediante la emisión de la Resolución N° 874/19 pero que, por esos misterios no develados de la vida, nunca se publicó en el Boletín Oficial. Por ende, nunca entró en vigencia.

SIMPLIFICACIÓN DE LOS TRÁMITES Y DIGITALIZACIÓN

El Decreto N° 599/24 exterioriza normas que promueven la simplificación administrativa, transparencia y libre competencia.

Anteriormente, como ya adelantáramos, los procedimientos administrativos establecidos para la obtención de licencias y autorizaciones operativas resultaban procesos prolongados que involucraban diferentes instancias de revisión y podían hasta demorar meses o incluso años. Además, se ha adoptado el formato digital, lo que facilita aún más la gestión para las compañías aéreas.

Un ejemplo similar a este, lo encontramos también en el artículo 5° del Anexo II (IF- 2024-70987813-APN-SSTA#MEC) “Reglamentación del artículo 110 del Código Aeronáutico” que fuera aprobado por el artículo 3° del DECTO-2024-599-APN-PTE concerniente a los acuerdos de cooperación inter-empresaria, incluidos los que impliquen compartir códigos de comercialización u operación y/o de operación comercial y/o conexión por parte de DOS (2) o más empresas aerocomerciales; en el que se prescribe lo siguiente:

“La autoridad competente tendrá QUINCE (15) días hábiles para analizar la presentación formulada y efectuar observaciones sobre la misma y/o rechazarla, ello ante la falta de cumplimiento de alguno de los requisitos formales establecidos en el artículo 2°. En caso de rechazo deberá hacerlo mediante resolución fundada. Transcurrido dicho plazo sin que se hayan efectuado observaciones, y ante el silencio de la autoridad competente, la presentación se tendrá por aprobada sin más trámite, quedando el presentante plenamente autorizado para implementar el acuerdo”.

Como podrá apreciarse, el contenido de este artículo busca reducir la burocracia estatal y promover la transparencia, asegurando que las empresas que cumplan con los requisitos legales y de seguridad puedan operar sin dilaciones indebidas.

DESMONOPOLIZACIÓN Y APERTURA DEL MERCADO

El contenido normativo de este Decreto nos adelantaba la pretensión de la conducción política actual de eliminar privilegios a empresas como a Aerolíneas Argentinas S.A, Intercargo SAU y la Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E

A poco que recorriéramos su contenido nos dimos cuenta que Aerolíneas Argentinas S. A se convertirá en una empresa más dentro del mercado. Sujeta, consecuentemente, a las mismas regulaciones y condiciones que las demás aerolíneas, eliminando todo trato preferencial en cuanto a la asignación de rutas y frecuencias.

Del mismo modo, Intercargo SAU, que tenía el monopolio sobre los servicios de *handling* y rampas en los aeropuertos, también fue camino a perder ese estatus. Estamos frente a un texto normativo que proyecta el desarrollo de la competencia en la prestación de servicios esenciales aeroportuarios. Lo cual, se espera que genere una reducción de costos operativos para las aerolíneas y, a su vez, contribuya a mejorar la calidad de los servicios prestados en tierra.

Bajo este contexto, cobra sentido la inclusión del artículo 29 bis en el CA por medio del artículo 188 del DNU N° 70/23:

“ARTÍCULO 29 bis.- Los servicios aeroportuarios en la República Argentina, serán regulados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica

reglamentará la prestación de los servicios esenciales aeroportuarios, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados.

Se considera como servicio aeroportuario a todo aquel prestado en el ámbito de un aeropuerto, con excepción de los servicios de navegación aérea tratados en el capítulo respectivo. Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en general.”

Por su parte, la Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E creada a partir de la sanción de la Ley N° 27.161 también tuvo cierta exclusividad en la prestación de este tipo de servicios. Sobre todo, si se tiene en cuenta la redacción del artículo 13 del CA de 1967, que establecía lo siguiente: *“Los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado Nacional”*. Artículo éste que fuera sustituido por el artículo 184 del DNU N° 70/23 en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 13.- Los servicios esenciales de navegación aérea serán prestados conforme la reglamentación vigente. La autoridad regulatoria y de contralor fiscalizará a los prestadores de los servicios de navegación aérea, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas, conforme reglamentación vigente (...).”

Es decir que, en este caso también, se abre el juego a los fines de la desmonopolización y apertura de mercado para su ulterior prestación por empresas privadas.

FLEXIBILIDAD EN EL EMPLEO DE AERONAVES EXTRANJERAS

El Decreto N° 599/24 introdujo una medida innovadora que permite a las aerolíneas utilizar aeronaves de matrícula extranjera para realizar vuelos de cabotaje en argentina bajo condiciones de “estricta reciprocidad” (artículo 24 del Anexo I “Reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales” al Decreto N° 599/24).

Esta práctica, común en otros países de la región, busca ampliar la capacidad operativa de las aerolíneas; especialmente en épocas de alta demanda o cuando se presenten limitaciones en la disponibilidad de aeronaves nacionales.

La normativa anterior (Ley N° 19.030) junto con la vigencia de los entonces artículos 106 y 107 del CA prohibía el uso de aeronaves extranjeras para vuelos comerciales

de cabotaje. Circunstancia ésta que limitaba la capacidad operativa de las aerolíneas para ajustar, de manera rápida y eficiente sus flotas a las necesidades del mercado; especialmente en períodos de alta demanda. En cambio, con el nuevo Decreto, las empresas de transporte aéreo que operen en nuestro país podrán utilizar aeronaves registradas en otros países para cubrir la operación de las rutas nacionales.

Por otro lado, el artículo 25 del aludido Anexo I prescribe:

“Subsidiariamente, de forma unilateral, la autoridad competente, considerando la solicitud de prestación de servicios de transporte aéreo por parte de transportadores extranjeros podrá otorgar autorizaciones que comprendan derechos de tráfico de cabotaje, bajo condiciones de estricta reciprocidad”.

Además, el artículo 26 de dicho Anexo I prevé con respecto a las agencias fuera de línea (*offline*), que:

“Las representaciones y agencias establecidas en territorio argentino por empresas extranjeras de transporte aéreo que no operan en el país, estarán sujetas a aprobación, como condición previa a su instalación, y a la fiscalización de su funcionamiento por la autoridad competente, bajo condiciones de estricta reciprocidad, en todo cuando haga al cumplimiento de la Ley N.º 17.285 y sus modificatorias y complementarias, y en particular, a la promoción y comercialización del transporte de pasajeros y de carga”.

Tengamos en cuenta que en el mencionado Anexo I se permite la afectación de tripulaciones extranjeras en vuelos de cabotaje. Prescripción normativa que, si bien introduce una mayor flexibilidad con respecto a las operaciones aéreas —especialmente con respecto a aquellas aerolíneas que operan en múltiples países y requieren soluciones adaptables a las necesidades del mercado global— ello debería autorizarse bajo condiciones de reciprocidad. Fundamentalmente, a fin de no poner en peligro las fuentes de trabajo argentina; debiéndose cuidar el recurso humano nacional.

Recordemos —como ya lo adelantáramos bajo el análisis del DNU N° 70/23 — que lo concerniente a la afectación de tripulaciones extranjeras fue abordado en el Decreto N° 844/24 y en la Resolución ANAC N° 363/24. Todo lo cual, oportunamente veremos.

ELIMINACIÓN DE LAS AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS

El Anexo I al Decreto N° 599/24 elimina la sustanciación de audiencias públicas; las cuales han constituido un instrumento de discrecionalidad política que, en ocasiones, supuso una limitación para el ingreso de nuevos explotadores; garantizándose el monopolio de algunos pocos.

Esa eliminación se encuentra acompañada por la introducción de un sistema digital que agiliza la tramitación de las solicitudes de rutas aéreas. De ahora en más, las aerolíneas pueden realizar la solicitud de rutas mediante el empleo de una plataforma en línea. Por su parte, la Autoridad Aeronáutica cuenta con un plazo máximo de TREINTA (30) días para revisar la solicitud y formular objeciones, en caso de considerarlo menester.

Si no se presentan objeciones dentro de dicho plazo, las rutas se consideran aprobadas de manera automática; siempre y cuando se cumplimenten los requisitos operativos y de seguridad que se exijan.

Este cambio reduce significativamente las barreras burocráticas de acceso al mercado y acelera, en esencia, el proceso de expansión de las líneas aéreas; fomentando la configuración de un sistema de competencia.

FORTALECIMIENTO DE TRANSPARENCIA Y NO DISCRIMINACIÓN EN EL MERCADO

El Decreto N° 599/24 promueve el fortalecimiento de los principios de transparencia y no discriminación en la dinámica que presenta el mercado en que se desarrolla el sector aerocomercial.

La normativa hasta entonces vigente era criticada en la práctica por permitir la asignación de rutas y frecuencias de manera desigual; beneficiando a determinadas aerolíneas. Particularmente, a Aerolíneas Argentinas S.A.

En contraposición a ello, el Anexo I a este Decreto insta un régimen de asignación de capacidades y frecuencias para los servicios aéreos regulares internacionales con sustento en el empleo de criterios imparciales y no discriminatorios.

Ineludiblemente, el empleo de estos parámetros exige a los proveedores de capacidad del sistema aeronáutico tales como los aeropuertos, declarar sus capacidades máximas.

Capacidades las cuales serán consideradas al momento de efectuarse la asignación de horarios y franjas horarias de operación.

El objetivo que se busca por medio del fortalecimiento de estos principios es optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria y evitar la congestión de los aeropuertos; especialmente en temporada de demanda alta. Además de asegurar que las decisiones de asignación de rutas y frecuencias se realicen bajo principios de justa competencia. Circunstancia ésta que conduce incluso a beneficiar a las aerolíneas más pequeñas.

REESTRUCTURACIÓN DE LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS

En concordancia con la apertura del mercado y la eliminación del monopolio de Intercargo SAU, el Anexo I al Decreto N° 599/24 introdujo una serie de cambios destinados a mejorar la eficiencia de las operaciones aeroportuarias. Esto incluye la posibilidad de que nuevas empresas ofrezcan servicios de *handling* y rampas, lo cual debería generar una reducción en los costos asociados y una mejora en la calidad de los servicios prestados.

Las empresas interesadas en prestar estos servicios deben presentar una declaración jurada en la que indiquen sus capacidades, plan de negocios, locaciones y personal. Por su parte, la Autoridad Aeronáutica dispone de un plazo de QUINCE (15) días para expedirse al respecto. Si no se pronuncia durante ese término, el solicitante podrá pedir un pronto despacho; y, si tras CINCO (5) días adicionales no obtuviese respuesta, podrá considerar aprobada la solicitud debiéndose emitir el Certificado de Explotador de Servicios Aeroportuarios.

Esta modificación tiende a fomentar la competencia dado que se facilita la entrada de operadores más especializados en materia de servicios aeroportuarios capaces de ofrecer servicios diferenciados a las aerolíneas y a los pasajeros.

ACUERDOS DE CÓDIGO COMPARTIDO, INTERLÍNEA Y JOINT VENTURES

El Anexo II al Decreto N° 599/24 también le dedica un apartado a los acuerdos comerciales entre aerolíneas, tales como los Acuerdos de Código Compartido (*codeshare*), interlínea y *joint ventures*. Estos acuerdos permiten a las aerolíneas colaborar y

compartir recursos, como aviones y rutas, en pos de mejorar la conectividad y optimizar la eficiencia operativa.

En este sentido, el artículo 8° del Anexo II “REGLAMENTACIÓN DEL ARTÍCULO 110 DEL CÓDIGO AERONÁUTICO” establece:

“ACUERDOS EMPRESARIALES. Las empresas podrán llevar a cabo libremente acuerdos que impliquen una consolidación o fusión de servicios y/o negocios, cesión de concesiones y/o autorizaciones en todo lo relacionado a sus aspectos no operativos aero-comerciales, siempre y cuando no resulte una práctica prohibida por la Ley de Defensa de la Competencia N° 27.442. Los acuerdos deberán ser informados a la autoridad competente, y en caso de que implique una concentración en los términos del Capítulo III de la referida Ley de Defensa de la Competencia N° 27.442 tendrá intervención la Autoridad Nacional de la Competencia, de acuerdo con los procedimientos establecidos en la normativa vigente”.

Bajo la normativa hasta entonces vigente, tales acuerdos requerían una revisión exhaustiva y, en ocasiones, prolongada por parte de las autoridades institucionales. En cambio, a partir de la emisión de este Decreto se establece un proceso simplificado en el que las aerolíneas deben presentarlos ante la Autoridad Aeronáutica y si no se recibe objeción alguna dentro de un plazo de QUINCE (15) días, dicha presentación se considerará aprobada. Circunstancia ésta que exigirá que la Autoridad Aeronáutica emita la autorización correspondiente.

En un mercado globalizado como lo es la aviación, las alianzas entre aerolíneas resultan esenciales. Sobre todo, en pos de buscar mejoras en cuestiones de conectividad y ofrecer a los pasajeros mayor cantidad de opciones de vuelo.

Además, el Decreto le otorga intervención a la Autoridad de Defensa de la Competencia en caso que se sustancie una concentración en los términos del Capítulo III de la Ley N° 27.442, eliminando de esta manera, el exhaustivo control e injerencia que la Autoridad Aeronáutica ejercía, en la práctica, con respecto a este tipo de acuerdos; limitándose su intervención a los fines de la simple autorización y ulterior registro.

INTRODUCCIÓN DE UN RÉGIMEN TRANSITORIO PARA LA ASIGNACIÓN DE CAPACIDADES

El Decreto N° 599/24 establece que deberá elaborarse, por intermedio de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, un régimen transitorio de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales (Cfr. artículos 4° y 5° del aludido Decreto) dentro del término de CIENTO OCHENTA (180) días de efectuada su publicación en el BORA (Cfr. artículo 9°).

Incluso, se prevé que este régimen tenga una duración de, al menos, DOS (2) temporadas (octubre 2024 a marzo 2025 y marzo 2025 a octubre 2025) con el objeto de garantizar una transición ordenada hacia un nuevo marco regulatorio. En referencia, esto último, al Reglamento permanente de asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos nacionales e internacionales que, llegado el caso, debería empezar a regir a partir de la fecha inmediatamente siguiente al 31 de octubre de 2025.

Dicho régimen transitorio procura optimizar la infraestructura de la que se dispone en los aeropuertos, evitando la congestión y asegurando un uso más eficiente de las capacidades aeroportuarias. Circunstancia que implica que los proveedores de capacidad aeroportuaria, como son los aeropuertos —entre otros tantos (Cfr. artículo 6° del Decreto 599/24)— deben declarar sus capacidades máximas; las que serán utilizadas como referencia para la asignación de horarios y franjas horarias de operación.

La promoción de este cambio conlleva a que las autoridades aeronáuticas puedan planificar de manera más efectiva la distribución de recursos y que, en definitiva, los aeropuertos no se vean sobrecargados durante las temporadas de demanda alta.

Así también, se contempla la posibilidad de ajustar estas asignaciones en función del rendimiento y las necesidades operativas que surjan durante las temporadas. Aspecto que ofrece a las aerolíneas y a los aeropuertos un margen de flexibilidad, permitiendo que se adapten a las fluctuaciones del mercado y a las variaciones que se susciten con relación a la demanda de manera mucho más dinámica, efectiva y ágil.

ELIMINACIÓN DE BARRERAS PARA LOS OPERADORES DE MENOR PORTE

El Decreto N° 599/24 establece la creación de un entorno inclusivo para los operadores de menor porte dado que se simplifica el proceso de autorización para esta tipología de operadores, facilitando así su ingreso al mercado y permitiendo una mayor diversificación de servicios.

Se promueve la creación de un ecosistema de *feeders*. Es decir, se insta a que los vuelos operados por aeronaves de menor porte (que pueden ser regulares o no regulares: *feeders*) alimenten las rutas troncales que operan, en esencia, las aeronaves de mayor porte.

Tengamos en cuenta que las aeronaves *feeders* son aquellas que traen tráfico a las grandes líneas aéreas o rutas internacionales de largo alcance. Imaginemos un vuelo Santa Rosa – Buenos Aires para lo cual se emplea un Embraer 145 de 45 plazas ¿sí? Entonces, ese vuelo que realiza una aeronave de menor porte le trae tráfico a Buenos Aires para que en Buenos Aires, una aerolínea aérea grande como podría ser Aerolíneas Argentinas S.A o *American Airlines*, por ejemplo, los levante en un vuelo con destino a Madrid. Se trata de un *feeder* que alimenta el tráfico de las grandes líneas aéreas.

De esta manera, se proyecta el desarrollo de una mayor conectividad en regiones que no justifican el uso de aeronaves más grandes, pero que, aun así, requieren servicio regular.

Esta nueva perspectiva se encuentra regulada en el artículo 4° del Anexo I al Decreto N° 599/24, en que se establece:

“ARTÍCULO 4°.- AUTORIZACIONES. Las autorizaciones aerocomerciales para realizar servicios de transporte regular y/o no regular mediante el empleo de aeronaves serán otorgadas, en todos los casos, por la autoridad competente, conforme a lo determinado en el artículo 102 y concordantes de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias, que se registrá exclusivamente por lo previsto en el presente Capítulo.

Instrúyese a la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AÉREO dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA a reglamentar un procedimiento simplificado de autorización para el transporte no regular, prestado en aeronaves de hasta DIECINUEVE (19) plazas, conforme el diseño del fabricante, que quedará sujeto a las reglamentaciones técnicas de aviación civil que establezca la autoridad aeronáutica.”

SEGURIDAD OPERACIONAL Y VIGILANCIA CONTINUA

Conviene aclarar que la desregulación a la que alude el DNU N° 70/23 y las prescripciones normativas contenidas en el Decreto N° 599/24 no importan una reducción de los niveles de seguridad operacional. Sino, todo lo contrario. El Decreto N° 816/24 sobre infracciones aeronáuticas constituye una muestra de ello.

En efecto, el Decreto N° 599/24 establece que la seguridad operacional seguirá revistiendo carácter prioritario en el sector aerocomercial argentino. A punto tal que, enfatiza los mecanismos de vigilancia continua que deben existir con respecto a los servicios autorizados, asegurando que todas las operaciones cumplan con los más altos estándares de seguridad como así también se ejerza un control riguroso sobre las actividades de transporte aéreo que realizan las empresas.

Lo antedicho, surge del artículo 2° del Anexo I al Decreto 599/24. A saber:

“Artículo 2°.- PRINCIPIOS RECTORES: La actividad regulada por el presente reglamento se regirá por los siguientes principios: [...] d) Resguardo de la seguridad operacional [...]”.

Esta prescripción normativa refuerza la idea de que la apertura y desregulación que adopta el estado argentino en materia aerocomercial no lo exime de poner en praxis el control de seguridad operacional y fiscalización. Y, además, deja entrever la existencia de un mensaje dirigido especialmente a los pasajeros consistente en que podrán confiar en que los vuelos que se operen en nuestro país cumplirán, acabadamente, con los estándares más elevados de seguridad y eficiencia. Lo que anhelamos, por supuesto, que efectivamente suceda.

Con la emisión de este Decreto se genera un efecto concreto: la reorientación en el mercado de subsidios de modo tal que, en vez de subsidiar la oferta (tomemos como ejemplo Aerolíneas Argentinas S.A en tanto compañía aérea que ha sido subsidiada en su oferta: pasajes/asientos), se la flexibilice. Esto es: se reduzcan las exigencias de requisitos para que operen en el mercado aerocomercial argentino. Lo cual, importa subsidiar la demanda. Ello así, porque se fomenta la existencia de competencia de explotadores en el mercado aerocomercial argentino que, bien encausado, podría dar lugar a que rutas

cortas que no resultaban rentables y que habían sido operadas por grandes líneas aéreas (de nuevo: empleamos como ejemplo Aerolíneas Argentinas S.A) sean operadas por explotadores a los que pueda llegar a dar lugar la apertura de mercado.

Las Aeronaves presurizadas, como un Boeing 737 u otro Jet de transporte tienen su vida límite medida por ciclos de vida. Un ciclo es el período entre un despegue, un ascenso, un descenso y un aterrizaje. Durante este período el fuselaje es presurizado para recrear una atmosfera respirable para la tripulación y los pasajeros provocando un estrés en el fuselaje por presión atmosférica artificial que crea la propia aeronave.

Por eso es que estas aeronaves, de ser posible, deberían acercarse a tener 1 ciclo por hora de vuelo para no utilizar su vida útil rápidamente y por lo tanto, encarecer su mantenimiento. Pensemos que el hecho que una línea aérea realice un vuelo Buenos Aires – Villa Gesell (ruta corta) en un Boeing 737 no le resulta rentable y, además, deviene económicamente inviable. Es decir: operar bajo esos parámetros constituye prácticamente una pérdida porque estas aeronaves requieren de mayor cantidad de mantenimiento y mayor (menor) cantidad de ciclos por aterrizaje y despegue.

De ahí que se proyecte que la apertura de mercado podría dar lugar a que esas rutas cortas sean operadas por aeronaves de pequeño porte, por ejemplo, por un caravan (de nueve plazas), un Metrofairchild III (de diecinueve plazas), un Embraer 145 (45 plazas), etc.

Es decir, en resumen, la ruta puede ser rentable o no dependiendo de los pronósticos de demanda que se realicen y la aeronave que se proyecte operar.

Claramente, estamos frente a la pretensión del alcance de un efecto que debería corresponderse con que las rutas que resultan menos rentables aunque socialmente necesarias para las grandes líneas aéreas sean operadas por aeronaves que tienen la capacidad operativa. Las cuales, deben poder tener viabilidad económica para poder realizarlas.

De esta manera, no sólo se beneficiarían las aerolíneas y los operadores aeroportuarios sino también los pasajeros por cuanto verían mejoras en su capacidad de desplazamiento y en la multiplicidad de ofertas disponibles para viajar dentro y fuera del país.

TRABAJO AÉREO

El artículo 2° del Decreto N° 599/24 deroga el Decreto N° 2836/71 concerniente a las actividades comerciales de trabajo aéreo que se identificaban como aquéllas que podían realizarse en el país.

Por su parte, en el artículo 11 del Capítulo III “Autorizaciones para la realización de trabajo aéreo” correspondiente al Anexo I “Reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales” expresa que:

“(...) se entiende por Trabajo Aéreo, a los fines del presente reglamento, a la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas, excluidos los servicios de transporte aerocomercial”.

Seguidamente, obra una prescripción en los siguientes términos:

“(...) 1. En particular, se considera Trabajo Aéreo al empleo de aeronaves para la ejecución de cualquiera de las siguientes actividades: (...)” bajo cuyo supuesto se enumeran, a modo simplemente enunciativo, las siguientes actividades: “(...”

a) Agrícolas: rociado, espolvoreo, siembra, aplicación de fertilizantes, combate de la erosión, defoliación, protección contra las heladas, persecución de animales dañinos; b) Fotografía: aerofotogrametría, prospección, magnetometría, detección, medición, centellometría, filmación, fototopografía, fotografía oblicua; c) Propaganda: sonora, arrastre de cartel y/o manga, pintado de aeronaves, arrojado de volantes, luminosa, radial, fumígena; d) Inspección y vigilancia: combate contra incendios de bosques y campos; control de líneas de comunicaciones, niveles de agua, sistemas de riego, embalses y vertientes, vigilancia de oleoductos, gasoductos, búsqueda y salvamento, control y fijación de límites y vigilancia en general; e) Defensa y protección de la fauna: siembra en lagos y ríos, sanidad animal, arreo de ganado, control de alambrados, control de manadas; f) Pesca: localización de cardúmenes; g) Exploraciones petrolíferas y de yacimientos minerales; h) Montaje y construcción de cimientos para torres metálicas de perforación, levantamientos y trabajos de arqueología y geología, construcción de obras hidroeléctricas, puentes y oleoductos; i) Verificación aérea de radioayudas a la navegación aérea; j) Heli ski, heli jump y otras actividades deportivas equivalentes

realizadas con aeronaves de alas rotativas; Traslación con aeronaves de hasta SEIS (6) plazas, bajo las condiciones y limitaciones técnicas que establezca la autoridad aeronáutica; l) Vuelos turísticos rentados con punto de partida y destino en el mismo aeródromo, helipuerto o lugar apto denunciado; m) Modificación artificial del tiempo atmosférico, investigación meteorológica, control meteorológico, siembra de nubes para incremento de precipitaciones níveas o pluviales, dispersión de niebla, prevención de granizo; n) Telecomunicaciones mediante el uso de aeronaves como plataformas de emisión, amplificación, enlace o retransmisión; ñ) Otras actividades aerocomerciales que se realicen mediante el empleo de aeronaves, sin tener como fin transportar personas o cosas” (Cfr. apartado 1 del artículo 11 correspondiente al Capítulo III del Anexo I al Decreto N° 599/24).

La propuesta de este Decreto, en términos generales, coincide con la técnica legislativa que fuera abordada en el Decreto N° 2836/71 que, de hecho, también recurría al empleo de un inciso de carácter genérico (Cfr. inciso 9) del artículo 1°) en el que quedarían comprendidos otros supuestos. El que, en este caso, obra plasmado en el inciso ñ).

Así también, destacamos que dentro de las actividades que se han incluido en la enumeración de referencia se encuentran las de los incisos i), j), k), l) y n).

Del listado mencionado anteriormente hay algunos supuestos que despertaron la formulación de interpretaciones diversas. Tal el caso de la “(...) *traslación con aeronaves de hasta SEIS (6) plazas, bajo las condiciones y limitaciones técnicas que establezca la autoridad aeronáutica*” (Cfr. inciso k), apartado 1 del artículo 11 del Capítulo III del Anexo I “Reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales” al Decreto N° 599/24).

Particularmente, con respecto a este supuesto señalamos que desde el aspecto operativo como así también normativo (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil —en adelante RAAC— en sus partes Nros. 119, 135 y 121 y artículo 92 del CA), el concepto de “traslación” no se encuentra expresamente definido. De hecho, en el artículo 92 del CA el traslado en aeronave de personas o cosas de un aeródromo constituiría antes que un supuesto de trabajo aéreo pues uno de transporte aéreo.

Este inciso exigirá, sin duda, que la Autoridad Aeronáutica realice, oportunamente, aclaraciones al respecto a fin de otorgar seguridad jurídica a la realización de

operaciones de estas características. Y que, llegado el caso, determine las autorizaciones que corresponderán tramitar como así también precise el proceso de certificación que se le aplicará a este supuesto.

Por otro lado, el Decreto enlista una serie de actividades que quedan excluidas del concepto de trabajo aéreo y por ende de las prescripciones de dicho acto administrativo; las cuales —se aclara— quedarán sujetas a la regulación operativa que, llegado el caso, emita la Autoridad Aeronáutica (Cfr. apartado 2 del artículo 11 concerniente al Capítulo III del Anexo I al Decreto N° 599/24). Las que, en algunos casos, particularmente desde el punto de vista práctico, carecen de un marco regulatorio.

En efecto, al respecto se establece:

“(...) 2. No se considerarán actividades de trabajo aéreo, estarán excluidas del presente régimen y sujetas a la regulación operativa de la autoridad aeronáutica, las siguientes:

a) Los vuelos privados de uso compartido o de costo compartido, en tanto no manifiesten ningún tipo de utilidad económica o ganancia para el explotador de la aeronave o del piloto al mando, incluso si el pasajero tuviera que soportar todo o parte del costo operativo;

b) La explotación de plataformas digitales, aplicaciones móviles o portales que permitan el gerenciamiento de flotas o la vinculación de explotadores y usuarios entre sí, en tanto no impliquen ningún tipo de utilidad económica o ganancia para el explotador de la aeronave o para el piloto al mando;

c) Los vuelos de bautismo realizados por particulares, empresas o entidades aerodeportivas para fomento de la aviación, incluso si el pasajero tuviera que soportar todo o parte del costo operativo;

d) La gestión de programas de propiedad fraccionada de aeronaves y la operación de aeronaves incluidas en un programa de propiedad fraccionada;

e) Las evacuaciones aéreas sanitarias realizadas en situaciones de catástrofe, emergencia pública, y aquellos vuelos que por su propia naturaleza deban ser considerados humanitarios, incluso si el pasajero tuviera que soportar todo o parte del costo operativo;

f) La organización de eventos aeronáuticos por particulares, empresas o entidades aerodeportivas para fomento de las distintas actividades que conforman la Aviación Civil;

- g) *Las vinculadas con el diseño, fabricación, mantenimiento, reparación o alteraciones de aeronaves, sus partes y componentes;*
- h) *Las aerodeportivas, incluyendo paracaidismo, volovelismo, vuelo libre y vuelo con motor;*
- i) *Las de diseño, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, incluyendo vuelos de alta atmósfera o sub espaciales;*
- j) *Las realizadas mediante el empleo de aeronaves públicas;*
- k) *Las que, expresamente, resulten consideradas no comerciales por determinación fundada de la autoridad aeronáutica.”*

Como podrá apreciarse, dentro de la enunciación de actividades que quedan excluidas del concepto de trabajo aéreo se alude a los vuelos de bautismo. Los cuales, remarcamos, han sido históricamente enmarcados —tanto desde el punto de vista doctrinario como así también normativo— como trabajo aéreo. Ello en virtud de que se trata de vuelos que despegan y aterrizan en un mismo aeródromo; tal la expresión que se ha empleado en el inciso l) del apartado 1 correspondiente al artículo 11 del Anexo I al Decreto N° 599/24.

Analicemos, en este punto, la Resolución ANAC N° 940/2015 aún vigente³⁸ por cuyo artículo 1° se derogó la Disposición N° 61 de fecha 30 de marzo de 2005 que emitiera el entonces Comando de Regiones Aéreas por la que se habían aprobado las normas de aplicación para vuelos de bautismo y/o recreativos y por cuyo artículo 2° se aprobó su Anexo “Normas de aplicación para vuelos recreativos (rentados)”;

más, sin pronunciarse, en torno a los vuelos de bautismo. Institución respecto de la cual se configuró entonces, una laguna normativa. Así, el artículo 1.1 del aludido Anexo establece lo siguiente: *“La presente reglamentación es de aplicación a toda persona física o jurídica, pública o privada, que se encuentre Certificada como Empresa Explotadora de Trabajo Aéreo y tenga su Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo (CETA) vigente de acuerdo con el Decreto 2836/71”*.

Por su parte, el inciso 1) del artículo 1.2.1 conceptualiza a los vuelos recreativos de la siguiente manera: *“(…) 1°) Vuelos Recreativos (rentados): son aquellos realizados sin escalas, con punto de partida y destino en un mismo helipuerto, aeródromo o aeropuerto, cuyo*

38 | Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/940-2015.pdf> (Fecha de consulta: 11/10/2024).

propósito consiste en proveer al pasajero la visión panorámica de paisajes, bellezas naturales o puntos focales de interés social o cultural”.

Es decir que lo único que diferencia a los vuelos recreativos (rentados) de los vuelos de bautismo *stricto sensu* es que, en estos últimos casos, se busca fomentar la actividad aeronáutica. Pongámoslo, en otros términos: la realización de un vuelo de bautismo procura que el joven que desea o tiene interés por la aeronáutica tenga su primer contacto con ella y de esa manera, ese vuelo, constituya un incentivo para que avance en el estudio y en la profesionalización de está que, a futuro, constituirá su actividad.

Los aeroclubes son asociaciones sin fines de lucro (Cfr. artículo 234 del CA). Es decir, no tienen como finalidad la obtención de ganancia para su posterior reparto entre quienes participan en la actividad. Sino que, por el contrario, los ingresos se destinan a sostener, mantener y desarrollar la actividad que realiza la institución.

De hecho, entre las actividades que llevan a cabo los aeroclubes para poder subsistir se encuentran: la instrucción que se brinda a los alumnos pilotos y a los pilotos profesionales; la realización de festivales aéreos y los vuelos de bautismo, los vuelos de búsqueda y apoyo en urgencias o emergencias tanto de seguridad como ambientales. Todo ello, en un entorno cada vez más difícil de sostener: sin subvenciones, sin partida para el fomento aeronáutico (Cfr. artículo 216 del CA que no fuera modificado por el DNU N° 70/23), alza notoria en los combustibles de aviación, pandemia Covid-19, falta de sanción de normativa que fomente la creación y el desarrollo de los aeroclubes, entre otros supuestos.

Indudablemente la realización de vuelos de bautismo ha constituido, desde el nacimiento de los aeroclubes, una herramienta estratégica indispensable por cuanto: 1. posibilita el sostenimiento de la institución mediante el aporte que se realiza al abonar dicho vuelo; 2. Motiva y fomenta el desarrollo de la aviación en los jóvenes que aspiran a cursar la carrera de piloto y a desempeñarse en esta actividad que resulta más que apasionante y 3. Visibiliza, a quienes se encuentran en zonas alejadas al aeródromo o a los turistas, que desde el espacio aéreo se proyecta que es posible la construcción de un proyecto de vida distinto. En otros términos: invita a soñar.

Queremos transmitir la importancia que revisten para los intereses de nuestro país, la subsistencia de los aeroclubes. Los que, en más de una ocasión, salvan vidas humanas dado que sus infraestructuras se utilizan para el aterrizaje de aeronaves sanitarias

de diverso porte o incluso como base para el auxilio en el combate contra incendios. Los aeroclubes, si logramos retrotraernos a la pandemia mundial que atravesamos (Covid-19), han tenido un rol central.

De lo expuesto surge, entonces, la necesidad de contar con una normativa clara, concreta y específica en materia de vuelos de bautismo.

SERVICIOS AEROPORTUARIOS OPERACIONALES Y DE RAMPA

El Decreto N° 599/24 pone énfasis en la necesidad de mejorar la infraestructura aeroportuaria del país y de eliminar todo monopolio que se suscite con respecto a la prestación de servicios aeroportuarios operacionales y de rampa.

El crecimiento que se espera alcanzar en el sector aerocomercial, a partir de la emisión de todas las normas que habremos de sobrevolar a lo largo de este libro, por las que se impulsa la desregulación y el aumento de la competencia debe estar acompañado de una mejora significativa en las capacidades operativas de los aeropuertos para gestionar el creciente tráfico de pasajeros y aeronaves.

Esto, de alguna manera, es lo que explica la redacción de los artículos 18 y 19 del Capítulo IV “Autorizaciones de servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general” del Anexo I al Decreto N° 599/24 en los que se establece que la extensión de la autorización a los fines de la prestación de dichos servicios y su correspondiente fiscalización se encontrará en manos de la ANAC.

AEROCUBES

El Decreto N° 599/24 trae consigo una novedad importante en materia de actividades aerocomerciales en favor de los aeroclubes, ya que a diferencia de la excepcionalidad que contiene el artículo 234 del CA —que no fuera objeto de modificación del DNU N° 70/23— o el Decreto 3039/73 (actualmente derogado Cfr. artículo 2° del Título I del Decreto N° 599/24), en este Decreto se le otorga el derecho, a todo aeroclub, de poder obtener autorizaciones para explotar servicios de transporte aéreo, trabajo aéreo y servicios aeroportuarios operacionales y de rampa.

Lo antedicho, importa una apertura a la posibilidad de que estas instituciones centenarias en el país que constituyen un semillero de pilotos puedan obtener ingresos que

contribuyan a su sustento ¿Cómo?, a través de la realización de actividades aerocomerciales sujetas al cumplimiento de la normativa vigente.

En tal sentido, el artículo 27 del Anexo I al Decreto N° 599/24 prescribe:

“ARTÍCULO 27.- AEROCLUBES. Los aeroclubes podrán obtener las autorizaciones aerocomerciales para explotar servicios de transporte aéreo, trabajo aéreo y servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general, siempre que cumplan con la normativa vigente y obtengan los certificados de explotador correspondientes, emitidos por la autoridad aeronáutica”.

La posibilidad de poder acceder, por parte de los aeroclubes, a la explotación de servicios aerocomerciales y aeroportuarios operacionales y de rampa les otorga un margen de esperanza a estas instituciones centenarias en lo que atañe a su supervivencia. Las cuales, han apostado con carácter permanente a la formación de nuestros pilotos; quienes se encuentran hoy trabajando en empresas de transporte aéreo no regular, en líneas aéreas regulares nacionales y hasta extranjeras.

Es incansable el trabajo que realizan, a diario, los aeroclubes desde cada rincón del país para poder sostener la actividad y continuar formando a sus pilotos. Sin auxilio, sin ayuda estatal.

Este tema, toca de cerca a uno de sus autores³⁹. Diremos por qué: la Federación Argentina de Aeroclubes viene realizando un esfuerzo sobrenatural para ayudar y colaborar con cada aeroclub del país. Tal así que, en el año 2019, luego de muchos años de trabajo y esfuerzo se logró la suscripción de la Resolución ANAC N° 874/19 que reglamentó la actividad aérea comercial complementaria en favor de los aeroclubes. Texto normativo éste que fuera elaborado, a partir de los prescripto en el artículo 234 del CA y en el Decreto 3039/1973⁴⁰ que posibilitaba, luego del cumplimiento de una serie de requisitos legales y técnicos, que los aeroclubes —en su zona de influencia— pudieran realizar transporte o trabajo aéreo en todos aquellos lugares en que la línea aérea no operase y donde las distancias resultasen extensas y con escasa infraestructura.

39 | Martín PRATTO CHIARELLA.

40 | Actividad comercial complementaria para la aeronáutica. Histórica resolución. Disponible en: <https://fada.org.ar/web/actividad-comercial-complementaria-para-los-aeroclubes-resolucion-historica/> (Fecha de consulta: 11/10/2024). Cuna de la aviación civil argentina.

Los sucesivos cambios de gobierno, extrañamente, hicieron que esa Resolución suscripta por el entonces Administrador Nacional de Aviación Civil nunca se publicara en el Boletín oficial. Por lo tanto, se dejó pasar una gran oportunidad y esta falta de gestión les cercenó, luego de mucho trabajo, la posibilidad de que los aeroclubes pudiesen prestar servicios de transporte aéreo, sujetos al cumplimiento de la normativa y reglamentación técnica vigente, y poseer una fuente de ingresos que les permitiera sostener las instituciones.

Recordemos que uno de los autores de este libro en algún momento puso de manifiesto que: *“La politicidad en tanto carácter de Derecho Aeronáutico, influye en la política aeronáutica civil de un determinado estado; cualquiera sea el partido político o interbloque que mayoritariamente éste represente”*.⁴¹

EN SÍNTESIS

El Decreto N° 599/24 responde a la necesidad de adaptar rápidamente —es decir hay algo de concreción, en todo esto, de ese shock empírico al que ha hecho mención el actual Subsecretario de Transporte Aéreo⁴²— el sistema aerocomercial a las demandas de un mercado globalizado. Necesidad ésta que, deberá estar acompañada por variables macro económicas favorables y por una legislación impositiva y aduanera que otorgue seguridad jurídica a las inversiones de la actividad.

La eliminación de privilegios a Aerolíneas Argentinas S.A y la apertura de servicios de *handling* a nuevas empresas pondría fin a monopolios que habrían obstaculizado la libre competencia. A ello, se le suma la facilitación en el empleo de aeronaves extranjeras para realizar vuelos de cabotaje; medida que permitiría a las aerolíneas operar con mayor eficiencia y, muy posiblemente, a menores costos.

Así también, la simplificación de trámites administrativos y la digitalización de los procesos han sido aspectos clave para desburocratizar el sector y reducir los tiempos

41 | CASEROTTO MIRANDA, Cintia (2024). Diálogo entre el derecho aeronáutico y las ciencias económicas. Influencia de modelos económicos en la formulación de textos normativos aplicables a la política aeronáutica civil argentina. En *Revista Jurídica de Buenos Aires* (pp. 27-53). Año 49, N° 109. Disponible en: http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_juridica/rjba-ii-2024.pdf (Fecha de consulta: 1/05/2025)..

42 | GOMEZ, H. Apostillas a la Reforma del Código Aeronáutico de la República Argentina. CEDAE. 31/08/24. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2024/08/Apostillas-a-la-Reforma-de-2023-al-Codigo-Aeronautico-VERSION-FINAL.pdf> (Fecha de consulta: 18/07/2024).

de espera en la obtención de permisos y autorizaciones. Digitalización que beneficia a las empresas de transporte como así también a los pasajeros toda vez que dinamiza las operaciones aéreas y aumenta la oferta de vuelo para estos últimos. Especialmente, en rutas que antes eran poco atendidas desde el punto de vista operativo.

Por último, destacamos que el papel que desempeñe la Autoridad Aeronáutica en lo referente a la fiscalización y reglamentación operativa resultará crucial dado que la mayor apertura o flexibilidad que se ofrezca con relación al mercado aéreo no puede ni debe ser entendida como disminución o toma de *break* alguno con respecto a las exigencias y estándares de seguridad operacional; por cuyo cumplimiento debe velarse estrictamente. Máxime, después de los resultados que arrojaron las Auditorías internacionales a las que, en el marco de este libro, ya hemos hecho mención.

Hasta acá tenemos recorrido un gran tramo con respecto a las grandes reformas a las que dieron lugar el DNU N° 70/23 (primera modificación al CA) y el Decreto N° 599/24.

A continuación, le proponemos sobrevolar cada uno de los Decretos que se emitieron con posterioridad a éstos DOS (2) primeros; hasta llegar al último de ellos: DNU N° 941/24 que importó la realización de una segunda modificación al CA.

DECTO-2024-606-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	11 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	12 de julio de 2024
Entrada en vigencia	12 de julio de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN)
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-64822949-APN-ST#MEC; Leyes Nros. 17.285 (y sus modificatorias) y 22.520 (texto ordenado por Decreto N°. 438/92) y sus modificatorias; Decretos PEN Nros. 239/2007, 1770/07 y 70/23.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024-70967693-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Incisos 1 y 7 del artículo 99 de la CN
Objeto	Se decretó la intervención, por el término de CIENTO OCHENTA (180) días corridos, de la ANAC. Término que, llegado el caso, podría llegar a prorrogarse por el mismo plazo y por una única vez mediante la emisión de un acto administrativo por el señor Ministro de Economía (Cfr. artículo 1º); Designación —en carácter de Interventora del Organismo de referencia— a la Dra. María Julia CORDERO (D. N. I. 28.365.206) (Cfr. artículo 2º), a quien no solamente se la facultó a desempeñar las funciones que resultan propias del cargo de Administrador de la ANAC (Cfr. Dtos. PEN N° 239/07, 1770/07 y sus complementarios) (Cfr. artículo 3º) sino que también se le asignaron —a los fines del ejercicio de su cargo— las facultades que se indican a continuación; todas las cuales revisten carácter simplemente enunciativo (Cfr. artículo 4º);

	a) Elaborar y elevar a la Secretaría de Transporte un informe sustanciado del estado de situación de la ANAC. b) Evaluar su actual estructura orgánica y determinar su reorganización funcional y operativa. c) Evaluar e informar sobre su estado financiero. d) Desarrollar los procedimientos tendientes a adoptar las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR). e) Implementar el sistema de Autoridad Delegada de aviación en la República Argentina conforme lo establecido en la legislación vigente. f) Implementar cualquier otro mecanismo tendiente a agilizar y a digitalizar sus procesos. Asignación, a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, de la facultad de emitir todas aquellas normas aclaratorias y complementarias al contenido del Decreto PEN N.º 606/24 que pudieran resultar necesarias a los fines de su implementación (Cfr. artículo 5º).
--	---

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-606-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 12 de julio de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 6º) — se decretó la intervención, por el término de CIENTO OCHENTA (180) días corrido de la ANAC. Término que, llegado el caso, podría llegar a prorrogarse por el mismo plazo y por una única vez mediante la emisión de un acto administrativo por el señor Ministro de Economía (Cfr. artículo 1º).

Asimismo, se designó —en carácter de Interventora del Organismo de referencia— a la Dra. María Julia CORDERO (DNI N° 28.365.206) (Cfr. artículo 2º), a quien no solamente se la facultó a desempeñar las funciones que resultan propias de todo Administrador de la ANAC (Cfr. Dtos. PEN N° 239/2007, 1770/2007 y sus complementarios) sino que también — a modo simplemente enunciativo— se la facultó a poner en práctica las siguientes:

- Elaborar y elevar a la Secretaría de Transporte un informe sustanciado del estado de situación de la ANAC.
- Evaluar su actual estructura orgánica y determinar su reorganización funcional y operativa.
- Evaluar e informar sobre su estado financiero.

- d. Desarrollar los procedimientos tendientes a adoptar las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR).⁴³
- e. Implementar el sistema de Autoridad Delegada de aviación en la República Argentina conforme lo establecido en la legislación vigente⁴⁴.
- f. Implementar cualquier otro mecanismo tendiente a agilizar y a digitalizar los procesos de dicho Organismo.

A su vez, se le asignó a la Secretaría de Transporte, la facultad de emitir todas aquellas normas que pudiesen resultar aclaratorias y complementarias al contenido del Decreto PEN N° 606/24, a los fines de su efectiva implementación. El argumento que se brindó a los fines de su emisión fue que, durante el año 2022, la OACI llevó a cabo la Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre el sistema aeronáutico de la República Argentina; determinando —para ese entonces— la existencia de un nivel de cumplimiento de normas y procedimientos establecidos por dicho Organismo de un 60,47 %. Es decir, un porcentual que obra por debajo del promedio mundial.

Así también, se puso de resalto que, en el mes de abril de 2024, la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos de América (Administración Federal de Aviación), inspeccionó el sistema aeronáutico argentino; identificando novedades que podían —para ese entonces— afectar la categoría que dicho organismo le otorgó, oportunamente, a la República Argentina.

De ahí que, se haya expresado que transcurridos DIECISIETE (17) años desde que tuviera lugar la creación de la ANAC sumado a la circunstancia que, durante ese período, continuaron suscitándose importantes disfuncionalidades que afectarían la integridad del sistema, generarían potenciales riesgos para la seguridad operacional y la

43 | Desde el punto de vista técnico el empleo de la palabra “adopción” supone la aplicabilidad de una norma, en el ámbito nivel interno, en los mismos términos en que fuera originariamente ideada para otro ámbito de aplicación. No obstante ello, en oportunidad de sustentarse la presentación de la Interventora de la Administración Nacional de Aviación Civil ante los miembros del Consejo Nacional de Aviación Civil con fecha 9 de agosto de 2024 en las instalaciones de la ANAC, el señor Subsecretario de Transporte Aéreo precisó que el término “adoptar” al que alude el Decreto, supone o bien concebirlo como una “adopción propiamente dicha” (es decir, en los términos que ya hubiéramos explicitado) o bien como lo que aquél denominara “adopción implícita” (lo que, en términos técnicos, no es más que una “adaptación”).

44 | Cabe destacar que, a la fecha de emisión del DECTO-2024-606-APN-PTE, no existe en el ámbito de la República Argentina un sistema de legislación vigente en cuanto a la institución autoridad delegada de aviación. Con lo cual, su elaboración normativa importará un hecho de suma importancia en materia aeronáutica.

navegación aérea, y perjudicarían, seriamente, la reputación de la República Argentina en el ámbito internacional; se decidió fortalecer a la ANAC ¿De qué manera? mediante la sustanciación de un procedimiento de intervención a dicho Organismo.

Al respecto, se expresó que resultaba menester investir, a quien ejerciera el carácter de interventor, de un cúmulo de facultades excepcionales que le permitiesen reordenar, desde el punto de vista funcional y operativo, el entonces sistema aeronáutico argentino.

Reorganización que, por supuesto, se proyectaría con base en la consideración de: por un lado, uno de los fundamentos que fueran plasmados en los considerandos del Decreto N° 70/23 en el que se expresó lo siguiente: “(...) *imperativo un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas*” y, por el otro, con base en la observancia de los siguientes principios: seguridad operacional; transparencia, igualdad en el trato, eficacia y eficiencia; simplificación de los procesos administrativos y la reducción de trámites administrativos excesivos que ha caracterizado, todo este tiempo, a ANAC.

Indudablemente, la decisión que adoptó el señor Presidente de la Nación Argentina al intervenir la Autoridad Aeronáutica se corresponde con preparar el terreno, aunque sea de manera drástica, para enfrentar los resultados de las dos auditorías que hemos comentado más arriba, es decir la USOAP y la IASA puesto que Argentina veía, en frente de sí, un descenso de su categoría internacional en materia de seguridad operacional.

Quienes ejercemos activamente la profesión somos conscientes de la denigración que el sistema aeronáutico nacional venía padeciendo hace varios años.

Sin perjuicio de ello, señalamos que dicha intervención supone, entre otros de los mandatos exigidos por el señor Presidente de la Nación: “adoptar” los Reglamentos Latinoamericanos de Aviación Civil (LARs). Normativa ésta, que a enero de 2025, se encontraba en tratamiento y evaluación por parte de comisiones que fueron creadas al efecto en el ámbito de la ANAC (Cfr. RESOL- 2025-1-APN-ANAC#MEC).

DECTO-2024-639-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	18 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	19 de julio de 2024
Entrada en vigencia	A los SESENTA (60) días de su publicación en BORA (Cfr. artículo 3º).
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-52284478-APN-DGD#MTR; Leyes Nros. 15.110, 17.285 y sus modificatorias, 25.506 y sus modificatorias 27.357 y 27.446; Decretos Nros. 4907/1973, 891/2017, 182/2019 y 70/23; Resolución N° 6/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 55742869-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 75231103-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Aprobación del Anexo “Reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves” (IF-2024-75188701- APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º); —Asignación a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del carácter de Autoridad de Aplicación de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias como así también de la Reglamentación que se aprobara por medio del artículo 1º de este Decreto facultándola a dictar normas complementarias y aclaratorias que resultasen menester para llevar a cabo su efectiva implementación (Cfr. artículo 2º), e —Instrucción a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE para que, con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto, lleve a cabo las actualizaciones y armonizaciones normativas que resultasen necesarias en pos de la implementación de este acto administrativo (Cfr. artículo 4º).

Anexo “Reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves”	
Identificación	IF-2024-75188701-APN-SSTA#MEC
Estructura normativa interna	Lo integran DOS (2) Títulos: Título I “Principios y Pautas Generales” y Título II “Procedimiento Registral” y se encuentra compuesto por SEIS (6) capítulos.
Actores convocados el cumplimiento del contenido de la Reglamentación	Solicitante/requirente/administrado y los funcionarios del Registro Nacional de Aeronaves dependiente de ANAC
Expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Registro Nacional de Aeronaves, Procedimiento Registral General, Procedimientos Registrales Específicos, Autorización de facultades técnicas jurídicas, aranceles registrales, entre otros.

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-639-APN-PTE con fecha 18 de julio de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 19 de julio de 2024 —respecto del cual se estableció que comenzaba a regir a los SESENTA (60) días de su publicación (Cfr. artículo 3° del Decreto N° 639/2024)— se aprobó el Anexo “Reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves” (IF-2024-75188701-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1°); se asignó a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE el carácter de Autoridad de Aplicación de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias como así también de la Reglamentación que se aprobara por medio del artículo 1° de este Decreto facultándola a dictar normas complementarias y aclaratorias que resultasen menester para su efectiva implementación (Cfr. artículo 2°) y se instruyó a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE para que, con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto llevase a cabo las actualizaciones y armonizaciones normativas que resultasen necesarias en pos de implementar este Decreto (Cfr. artículo 4°).

Los argumentos que se brindaron a los fines de su emisión fueron los siguientes:

- a. Han transcurrido más de CINCO (5) décadas desde que tuviera lugar la emisión del Decreto N° 4907/73 por el que se reglamentó el Capítulo IV del Título IV de la entonces Ley N° 17.285 concerniente a la Institución y a las funciones del Registro Nacional de Aeronaves. Lo cual, motivó la adopción de un sistema normativo registral distinto a aquél que tuviera lugar hasta la fecha de publicación

de tal Decreto; aclarándose —por las dudas— que no constituyen materia de registro las aeronaves con marca de identificación militar, entre otros supuestos (Cfr. décimo y décimo tercer considerando del Decreto N° 639/2024);

- b. La adopción de este nuevo sistema normativo busca evitar la demora en la resolución de trámites, optimar la gestión y evitar la colonización de los expedientes con nuevos e innecesarios requisitos administrativos burocráticos (Cfr. vigésimo y vigésimo noveno considerando del Decreto N° 639/2024);
- c. El Registro Nacional de Aeronaves debe revestir determinadas cualidades. Debe ser público, de acceso electrónico, de sencilla utilización para todos los administrados y sujeto a los siguientes principios: unicidad de estado, buena fe, economía procedimental, libertad contractual, seguridad, celeridad, internacionalidad, comunicación directa, dinamismo, integralidad y eficacia; proactivo (en el sentido de promotor del desarrollo de un industria eficaz) (Cfr. décimo séptimo, vigésimo cuarto y vigésimo sexto del Decreto N° 639/2024), y que vele por la seguridad (en tanto herramienta clave del sistema de seguridad operacional) (Cfr. décimo segundo considerando del Decreto N° 639/2024).

En cuanto a su **Anexo** señalamos que, desde el punto de vista de su estructura normativa interna, la misma se corresponde con la siguiente:

- Título I “Principios y pautas generales” (Arts. 1° a 18)
- Título II “Procedimiento Registral” (Art. 19 a 61)
 - Capítulo I “Procedimiento Registral General” (Arts. 19 a 22)
 - Capítulo II “De las matrículas y marcas de nacionalidad” (Arts. 23 a 28)
 - Capítulo III “Procedimientos registrales específicos” (Art. 29 a 51)
 - Capítulo IV “De las anotaciones de medidas judiciales” (Arts. 52 a 55)
 - Capítulo V “Procedimientos para la registración de reconocimiento internacional de derechos y garantías” (Arts. 56 y 57)
 - Capítulo VI “Procedimientos registrales para la toma de razón o conocimiento de derechos y otros actos inscribibles ante el registro internacional de garantías conforme el “Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil en Ciudad del Cabo de 2001” (Cfr. Arts. 58 a 61).

En dicho Anexo se alude a que el objeto del Registro Nacional de Aeronaves, que se encuentra bajo la órbita de la ANAC, tiene por objeto la registración digital, remota y ágil de las aeronaves y/o de sus motores (Cfr. primer párrafo del Art. 1º) bajo la observancia de principios tales como: libertad contractual, seguridad, buena fe, economía procedimental, celeridad, unicidad del Estado, dinamismo, internacionalidad, integridad, comunicación directa y eficacia (Cfr. segundo párrafo del artículo 1º).

Dentro de las funciones previstas en el artículo 3º destacan como novedosas:

- a. Las concernientes a los incisos d) y e) por el compromiso internacional que asumió entonces nuestro país con relación a los Convenios a los que allí se hace mención: Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves aprobado por Decreto-Ley 12.359 (Cfr. inciso d) y Convenio sobre Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil como así también su Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico aprobados por Ley N° 27.357 (Cfr. inciso e);
- b. La prevista en el inciso i) por cuanto la publicitación y la elaboración de estadísticas anuales relativas a las registraciones a cargo del Registro constituye un aspecto que nos debíamos. En términos generales, dado que la construcción de datos desde el ámbito público aeronáutico ha sido un tema poco tratado desde el punto de vista práctico.
- c. La prevista en el inciso j) por cuanto si bien la puesta a disposición de formularios modelo en la página *web* de ANAC —de los que antes la comunidad aeronáutica carecía— facilita, aparentemente, la tarea del usuario debemos tomarlo precisamente como eso: como un simple modelo; bajo el entendiendo de que el abordaje de cada caso concreto requerirá de un tratamiento particular. Sin embargo, a pesar de la generación de algún tipo de recelo a la que podría dar lugar la adopción de esa medida; creemos que la misma lleva implícita la prestación de un servicio jurídico. No nos olvidemos que la actividad aeronáutica es una de las más reguladas en el mundo de modo que aun cuando se elaboraran documentos genéricos, la protección y el resguardo de los derechos de los usuarios sólo puede ser asegurado a través de la participación de abogados especializados en la materia.

Celebramos el plazo establecido a los fines que los funcionarios públicos del registro se expidan ante la presentación de documentación que es de CINCO (5) días, contados a partir del primer día hábil siguiente al de su presentación (Cfr. artículo 10); con excepción del Certificado de Dominio y de Anotaciones Personales (Inhibición) digital que deberá emitirse dentro de las VEINTICUATRO (24) horas de solicitados (Cfr. primer párrafo del artículo 32). Todo lo cual, le asigna una cuota de celeridad a los procedimientos administrativos que, en muchas ocasiones, demoraban meses o años.

Así también, se prevé que la ANAC podrá arancelar el servicio público registral. Lo que, en definitiva, importaría un cambio sustancial, dado que —por ejemplo— al día de la fecha, los trámites que realizan los aeroclubes se encuentran exentos del pago de aranceles (Cfr. artículo 18). Es decir que podría llevarse al sistema registral a una modalidad de arancelamiento absoluto.

Sin embargo, aun cuando no se lleve a cabo el arancelamiento del servicio público registral, los trámites respecto de los que se exija el pago de un arancel ameritará la emisión de texto normativo específico por ANAC (Cfr. segunda norma del artículo 7°).

Por otra parte, se introducen dos supuestos nuevos como reflejo de los considerandos que el mismo Decreto exhibe:

- a. La potestad que se le otorga al requirente para solicitar el otorgamiento de una matrícula proponiendo, como marca de identificación, la combinación de letras y/o números a su libre elección, o bien reservarla por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos; la cual le será otorgada siempre que no se encontrare pre-asignada a otro explotador.

A tales efectos, se establece que el Registro Nacional de Aeronaves creará y publicitará un Libro Índice Digital de Matrículas en el Portal de la ANAC para que el requirente pueda conocer el universo de combinaciones disponibles y, a partir de ellas, efectuar su elección (Cfr. segundo, tercer y cuarto párrafo del artículo 27).

- b. La libertad contractual que tienen las partes para acordar la elección de contratos aeronáuticos, conforme al orden público vigente (Cfr. primer párrafo del artículo 51).
- c. La libertad de elegir, por parte del administrado, entre la realización por ANAC o por terceros (personas humanas y jurídicas) del proceso de matriculación y

emisión de certificados de matrícula, aeronavegabilidad, nivel de ruido, estación radioeléctrica, listados de equipamientos mínimos, programas de mantenimiento de aeronaves y/o motor y/o hélice como así también la aprobación de datos de certificación de tipo, y/o memorias técnicas por alteraciones menores y mayores a productos clase 1, y cualquier otra documentación técnico jurídica que confluya en la matriculación y emisión del certificado de aeronavegabilidad, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, cancelación de matrícula, cese de bandera o cualquier otro procedimiento de inspección registral y/o técnico de competencia por ANAC (Cfr. cuarto párrafo del artículo 36).

En caso de requerirse que las actividades técnicas jurídicas que fueran detalladas en el párrafo anterior sean efectuadas por terceros autorizados por ANAC —cuyos antecedentes serán analizados y deberán aprobar un examen de aptitud técnica además de dar cumplimiento al régimen de incumbencias profesionales— podrán elegirlos de la lista pública que se efectuará, oportunamente, esos efectos.

Lo expuesto, no es otra cosa que el concepto de Autoridad Delegada, cuya regulación —por cierto necesaria— sabemos que se encuentra en proceso de elaboración al momento de la confección de este trabajo. Elaboración que con el tiempo, y ya pasado el período de abordaje analítico de este libro, daría lugar a la emisión de la RESOL-2025-1-APN-ANAC#MEC.

Recordemos que se ha señalado que ANAC se encuentra facultada para emitir las normas que resulten necesarias en pos de llevar adelante la implementación de la aludida autorización dentro del término de CIENTO OCHENTA (180) días de la entrada en vigencia de este Decreto (Cfr. séptimo párrafo del artículo 36).

Así también, bajo el Capítulo III “Procedimientos Registrales Específicos” de la Reglamentación se identifican, mayoritariamente, las personas legitimadas a realizar cada uno de los trámites que en ella se refiere; explicitándose, en cada caso, cuáles son los requisitos cuyo cumplimiento se exige.

Por otra parte, señalamos que por medio del primer párrafo del artículo 61 se asignó prelación normativa a las normas que conforman el Anexo “Reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves” al Decreto N° 639/2024 por sobre aquellas a las que

refiere el orden de prelación que se entiende que se encontraría comprendido en el artículo 2º del CA. El que, en los términos de este Decreto, se aplicará “(...) *supletoriamente*”.

Es decir, contamos con un Decreto que actualizó y aprobó una nueva Reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves en cuyo uno de sus artículos (para ser precisos: en el primero párrafo del artículo 61) se alteró el “(...) *orden de prelación*” —tal la expresión empleada en el primer párrafo del artículo 61— que contiene, para muchos, el artículo 2º del CA antes y después de la emisión del DNU N° 70/23.

Concretamente, el primer párrafo del artículo 61 de esta Reglamentación establece lo siguiente: “*ARTÍCULO 61.- LEGISLACIÓN SUPLETORIA. Si una cuestión no estuviese prevista en la presente reglamentación se aplicará, supletoriamente, el orden de prelación establecido en el artículo 2º del Código Aeronáutico.*”

Recordemos, de paso, cómo quedó el artículo 2º del CA modificado por el DNU N° 70/23.

Artículo 2º del CA del año 1967	Artículo 2º del CA modificado por el DNU N° 70/23
“ARTICULO 2º - Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso. Las normas del libro I del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles”.	“ARTICULO 2º - Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley ni en los Tratados Internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común (Cfr. cuarto párrafo del Art. 2º).”

Finalmente, señalamos que se faculta a la autoridad que se encuentre a cargo del Registro Nacional de Aeronaves a emitir las Disposiciones Técnico Registrales que resulten necesarias a los fines de la implementación de la presente Reglamentación (Cfr. segundo párrafo del artículo 61).

Sin duda, el Registro de Aeronaves necesitaba de una reforma y actualización atendiendo los tiempos actuales que atraviesa la aviación. Una aviación que ameritaba ser proyectada con visión de futuro propia del siglo XXI.

La sobreabundancia de requisitos y de documentos —los que, en muchos casos, el propio Registro poseía en su poder— atentaba contra el flujo de los negocios y el dinamismo de la actividad aeronáutica. Máxime, en un país con la extensión territorial de la República Argentina donde todavía, en la práctica diaria, se nos exigían documentos en formato papel certificados y legalizados para llevar a cabo trámites o procedimientos administrativos en ausencia de la implementación de herramientas tecnológicas que en la mayoría de los países, en lo referente a la aviación, ya se han implementado.

A partir de la entrada en vigencia del Decreto N° 639/24 los procesos administrativos ante el Registro de Aeronaves se han dinamizado y agilizado notoriamente para el usuario con incluso la puesta en marcha de la emisión de certificados de matrícula en soporte digital; lo cual redujo drásticamente los tiempos del procedimiento, además de haberle asignado agilidad y seguridad jurídica al mercado aeronáutico.

Expresamos que, en este punto, compartimos y celebramos la necesaria y aludida reforma aquí comentada.

DECTO-2024-663-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	23 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	24 de julio de 2024
Entrada en vigencia	24 de julio de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-52282338-APN-DGD#MTR; Ley N° 17.285 (y sus modificatorias); Decreto PEN N° 70/23; Resolución ANAC N° 880/2019 (y sus modificatorias) y Resolución N° 6/2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y al Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 59800567-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 75200191-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Aprobación del Anexo “Reglamento para la Aviación Civil No Tripulada” (Cfr. artículo 1º) e Instrucción a la ANAC para que adecúe, conforme las normas que integran el Decreto 663/2024 y su Anexo, la Resolución ANAC N° 880/2019 y sus normas complementarias y, a su vez, reglamente técnicamente en forma coordinada con los organismos y empresas con competencia en la materia, la aviación remotamente tripulada y/o no tripulada Civil (Cfr. artículo 2º).
Anexo “Reglamento para la Aviación Civil No Tripulada”	
Identificación	ANEXO (IF-2024-76543623-APN- SSTA#MEC).
Estructura normativa interna	CATORCE (14) artículos distribuidos en un total de TRES (3) Capítulos

Autoridad de Aplicación del contenido del Reglamento (Anexo)	Si bien no obra mencionada en forma expresa interpretamos que la autoridad de este Reglamento es la ANAC
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de este Reglamento	Administración Nacional de Aviación Civil; Junta de Seguridad en el Transporte; Autoridad Aeronáutica Militar; Fuerzas de Seguridad; Fabricantes e Importadores; Operadores de este tipo de aviación; Compañías de Seguro.
Expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su Contenido	Aviación Civil No Tripulada; Armonización Normativa; Autoridad Aeronáutica Militar; Reglamentación Técnica; Aeronaves Autónomas; Categorías; Movilidad Aérea Avanzada/Urbana; Certificado de Explotador.

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-663-APN-PTE⁴⁵ y su publicación en el BORA con fecha 24 de julio de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 3º)— se aprobó su Anexo “Reglamento para la Aviación Civil No Tripulada” (IF-2024-76543623-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º) y al mismo tiempo, se instruyó a la ANAC para que adecúe, conforme las normas que integran el Decreto N° 663/2024 y su Anexo; la Resolución ANAC N° 880/2019 y sus normas complementarias (tal el caso de la Resolución ANAC N° 885/2019) como así también reglamente técnicamente, en forma coordinada con los organismos y empresas con competencia en la materia, la aviación remotamente tripulada y/o no tripulada (Cfr. artículo 2º). Prescripción normativa, esta última, que a la fecha de elaboración del presente aún no ha tenido lugar.

El argumento que se brindó a los fines de su emisión fue que además de la aviación tripulada, la aviación no tripulada —en materia agropecuaria, marítima, entre otros— cumple un rol estratégico para el desarrollo de inversiones en el país cuya concreción coadyuvaría al desarrollo de una industria aerocomercial en los términos que fuera planteado en el marco del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23 en materia aeronáutica, en lo concerniente al desarrollo de una industria aerocomercial que posibilite

45 | Uno de los autores de este libro —Cintia CASEROTTO MIRANDA— presentó una Comunicación “El Estado de seguridad en vuelo de las aeronaves remotamente tripuladas en brigadas y bases aéreas militares. Instrucciones provisorias para su empleo por personal militar” con motivo de las XLVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio en las que se celebró el 60 aniversario de la fundación del Instituto Iberoamericano (Salamanca, 1964) en Santa Cruz de Tenerife los días 9 a 12 de octubre de 2024. Cabe señalar que dicho artículo fue enviado para su publicación a la Revista de la UNDEF (2025). Actualmente en prensa.

no solamente la integración federal sino también el desarrollo económico y turístico de nuestro país, además del abordaje de una temática que, dada la falta de actualización del Código Aeronáutico, había quedado rezagada a la espera de modificaciones normativas cuando el mercado avanzaba de manera acelerada y cada día a mayor velocidad.

Al respecto, se adujo que para la proyección de esta especialidad de aviación (aviación no tripulada) resultaba primordial garantizar su desarrollo de manera sostenible y segura. Lo cual, supondría considerar el estado actual y futuro en que se encuentra la tecnología; garantizar su operación bajo condiciones de seguridad operacional; procurar que su operación no importe una vulneración a la Defensa Aeroespacial ni a la seguridad y evitar con su empleo toda afectación a derechos de terceros (derecho a la intimidad, a la vida privada, al honor y a la imagen personal).

En suma, se enfatizó en la circunstancia atinente a que, a los fines del desarrollo de la aviación no tripulada, se tornaba menester generar una dinámica de juego respetuosa de los principios de: libre acceso a los mercados, lealtad comercial, desregulación tarifaria, vigilancia continua de los servicios autorizados, unicidad del estado, libertad contractual, celeridad, comunicación directa, dinamismo, integralidad, eficacia y desarrollo estratégico.

Asimismo, se explicitó que para la elaboración del Reglamento bajo análisis se tuvo en cuenta el contenido del Decreto PEN N° 891/2017 “Buenas prácticas en materia de simplificación aplicables para el funcionamiento del Sector Público Nacional, el dictado de la normativa y sus regulaciones”.

Expuesto lo anterior, resaltamos que estamos frente a un Reglamento que contiene tres capítulos: Capítulo I “Principios Generales”; Capítulo II “Categorías de Aeronaves y Sistemas de Aeronaves Remotamente Tripuladas o No Tripuladas” y Capítulo III “Disposiciones Generales”.

Así, en su Capítulo I se alude a que las normas que conforman el Reglamento se aplican a la aviación no tripulada (comprensiva de la aviación remotamente tripulada y autónoma o también denominada, ésta última, en varias instancias del Reglamento, como no tripulada); ambas las cuales, podrían emplearse a los fines del desarrollo de la movilidad aérea avanzada/urbana.

También se establece que en concordancia con las recomendaciones de la OACI en lo referente a la cooperación cívico-militar resulta conveniente armonizar las normas sobre aviación no tripulada que se encuentren actualmente en vigencia o que, llegado el caso, se elaboren, desde el ámbito de la aviación civil y militar. Prescripción normativa que desde luego no obsta —Cfr. fundamentos del Decreto N° 663/24— a que puedan intervenir en el desarrollo de la aviación civil, incluso desde el punto de vista normativo, otros organismos de la administración pública nacional y de la industria.

Incluso se alude a que las autoridades competentes —aunque sin mencionar cuáles— deben garantizar los principios de libre mercado y libre competencia como así también de sujeción a las reglas de la lealtad comercial; generando al mismo tiempo, instancias necesarias que procuren evitar la configuración de conductas monopólicas por parte de un fabricante, un importador, un operador, una organización de mantenimiento o un centro de instrucción de aviación civil, entre otros.

En su Capítulo II se menciona la existencia de TRES (3) categorías de aeronaves y/o sistemas de aeronaves remotamente tripuladas y/o no tripuladas: categoría abierta, específica y certificada; las cuales resultan identificables en función de la existencia de la mayor o menor exigencia administrativa con carácter previo a su operación.

De este modo, dentro de la categoría abierta queda comprendida aquél tipo de aeronave que no requiere ninguna autorización ni declaración operacional de su operador para poder operar. Las operaciones que se realizan, en principio, exclusivamente en zonas rurales y aquellas que realizan los aeromodelos quedan subsumidas en este supuesto.

En cambio, dentro de la categoría específica queda comprendida aquél tipo de aeronave que requiere de una autorización especial ya sea por parte de una autoridad correspondiente, de prestadores de navegación aérea y/o de operadores de aeródromo competentes para poder operar.

Por su parte, dentro de la categoría certificada resultan comprendidas en aquéllas, las aeronaves que siempre requerirán certificación. Es el caso de las aeronaves destinadas a movilidad aérea avanzada/urbana.

Además, destacamos que se hace mención a que la aviación civil tripulada, remotamente tripulada y autónoma —a cuya integración se propenderá— deberá cumplir con

los estándares de seguridad operacional y de aviación. Integración que incluso requerirá que el organismo técnico de investigación de accidentes —el que a la fecha de elaboración del presente se corresponde con la Junta de Seguridad en el Transporte— efectúe las investigaciones pertinentes cuando al incidente o accidente aéreo lo sufra una aeronave remotamente tripulada o autónoma.

Con relación al Capítulo III damos cuenta que se prevé la circunstancia de que se presumirá —salvo prueba técnica en contrario— que toda aeronave y/o sistema de aeronave remotamente tripulada y/o no tripulada (o de otro equipo no tripulado) que los fabricantes y/o importadores introduzcan en el mercado argentino cumple con los requisitos técnicos que se exigen para cada categoría.

Se añade que la aviación remotamente tripulada y autónoma deberá cumplimentar los requisitos legales ambientales que se exigen con respecto a la aviación tripulada —aunque teniendo especialmente en cuenta la categoría de aeronave no tripulada de que se trate— como así también la prescripción normativa atinente a la obligatoriedad en la contratación de su seguro.

Asimismo, se expresa que las autoridades competentes desarrollarán campañas de concientización con el propósito de instruir, a quien se desempeñe como operador de aeronaves no tripuladas, sobre el cúmulo de responsabilidades que, en carácter de tal, le concierne. A saber: evaluación del riesgo operacional; cumplimiento de las disposiciones relativas a seguridad operacional y de la aviación; inviolabilidad de la intimidad, de la vida privada, el honor, la imagen y los bienes de las personas.

Además, se establece que la ANAC diseñará —a partir de la emisión del presente— un procedimiento ágil y simplificado para el otorgamiento futuro del denominado Certificado de Explotador; el cual, reemplazaría —en algunos casos— los Certificados cuya emisión estuvieran tramitándose a la fecha en que fuera publicado el Decreto PEN N° 663/2024.

A su vez, se prescribe que las autoridades que resultaren competentes podrán tomar la decisión de negar, restringir y/o requerir la presencia de fiscalizadores cuando se les informe la realización de vuelos con aeronaves no tripuladas en zonas de identificación de defensa aérea, o en el interior o en cercanías —a menos de DOS (2) kilómetros— de unidades policiales, de las Fuerzas de Seguridad o Fuerzas Armadas, o de los objetivos

de valor estratégico que para la Nación se determinen. Se aclara que, si tal decisión se correspondiera con el de fiscalización, los costos que demande su realización deberán ser cubiertos por el explotador con carácter previo al inicio del vuelo.

Llegados a este punto, ponemos de resalto que, a lo largo de los Capítulos I, II y III del Reglamento bajo análisis, se hace mención a la expresión “(...) *conforme la reglamentación técnica emitida por (...)*” en consonancia con la prescripción normativa a la que se hiciera alusión en el artículo 2º del Decreto PEN N° 663/24.

La reglamentación técnica estará a cargo de la ANAC en virtud de que se recurre al empleo de la expresión “(...) *emitida por la Autoridad Aeronáutica Civil (...)*”. De este modo, quedarían comprendidos dentro de estos supuestos los tópicos concernientes a: la movilidad aérea avanzada/urbana (Cfr. artículo 1º); las TRES (3) categorías de aeronaves y/o sistemas de aeronaves remotamente tripuladas y/o no tripuladas (Cfr. artículo 4º), y los estándares de seguridad y aviación que deberá cumplimentar la aviación civil tripulada y no tripulada contemplativa de aspectos relativos a operaciones, aeronavegabilidad, licencias, infraestructura, organización, cumplimiento de las normas de navegación aérea, certificación, matriculación, registro, normas de fiscalización y control, determinación y publicación de espacios restringidos o prohibidos y, en su caso, de restricciones o condiciones especiales para operar en ellos (Cfr. segundo párrafo del artículo 5º).

Mientras que, respecto de otros supuestos, entendemos que, si bien debería intervenir ANAC, se ha optado por el empleo de una técnica legislativa distinta: “(...) *por la autoridad aeronáutica correspondiente (...)*”. Ello, en oportunidad de establecerse, por ejemplo, que se emitirá una reglamentación técnica especial en el caso de las aeronaves autónomas cuando se concluya en un mayor conocimiento y superación de los desafíos tecnológicos (Cfr. artículo 7º) y que deberán cumplimentarse los requisitos legales ambientales que se establezcan conforme la categoría de aeronave de que se trate (Cfr. artículo 9º).

Préstese especial atención a la circunstancia de que el empleo de la expresión “(...) *tendrán una reglamentación técnica especial (...)*”—en oportunidad de abordarse el tratamiento normativo de las aeronaves autónomas (Cfr. artículo 7º)— nos anticipa la idea de que este tipo de reglamentación motivaría, oportunamente, la emisión de un

documento normativo distinto a aquél en el que —en principio— obrarían contemplados los tópicos aludidos en el párrafo inmediatamente anterior a éste.

En cambio, advertimos que antes que una reglamentación técnica (general o especial) se anuncia que habrán de elaborarse (de manera coordinada) textos normativos entre la Autoridad Aeronáutica Civil argentina y cualquier otra extranjera —con sustento en cuestiones de reciprocidad— para abordar aquellos supuestos en los que se efectúen operaciones de aeronaves civiles remotamente tripuladas extranjeras y/o por sistemas de aeronaves remotamente tripuladas extranjeras en el territorio de la República Argentina.

Llegado a este punto podemos concluir que la reglamentación técnica a la que se alude en el artículo 2º del Decreto 663/24 debe ser aprobada a la brevedad dado que nos encontramos ante una actividad de crecimiento notorio y exponencial a nivel mundial.

Similar conclusión corresponde esbozar con respecto a las aeronaves autónomas. En estos temas, la recurrencia a la nota distintiva de interdisciplinariedad resulta crucial si es que queremos evitar, en el corto plazo, la realización de posteriores modificaciones normativas.

DECTO-2024-664-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	23 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	24 de julio de 2024
Entrada en vigencia	24 de julio de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-53282048-APN-DGD#MTR; Leyes Nros. 17.285 (y sus modificatorias) y 27.514; Decretos PEN Nros. 5764/1967, 891/2017 y 70/23 y Resolución N° 6/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y al Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 59800535-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 75127849-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN y segundo párrafo del artículo 74 del CA de la República Argentina.
Objeto	—Aprobación del Anexo “Procedimiento para la remoción de aeronaves” (Cfr. artículo 1º) y —Derogación del Decreto N° 5764/67 y sus normas complementarias (Cfr. artículo 3º).

Anexo “Procedimiento para la remoción de aeronaves”	
Identificación	ANEXO (IF-2024-76585020-APN- SSTA#MEC)
Estructura Normativa Interna	VEINTIÚN (21) artículos. El mismo no contempla Capítulos.
Autoridad de Aplicación del contenido del Reglamento (Anexo)	ANAC
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de este Reglamento	ANAC; Junta de Seguridad en el Transporte; explotador de aeródromo; propietario, explotador, arrendatario; el interesado.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Remoción, desmontaje y/o traslado; reposicionamiento temporario; abandono a favor del Estado Nacional; Informe técnico operativo; afectación a la capacidad aeroportuaria declarada; obstaculización de la normal y regular operación del aeródromo.

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-664-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 24 de julio de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 4º)— se aprobó el Anexo “Procedimiento para la remoción de aeronaves” (IF- 2024-76585020-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º) y al mismo tiempo, se derogó el Decreto N° 5764/67 por el que se reglamentaron, entonces, los artículos 74 y 75 del CA de la República Argentina además de haberse derogado las normas complementarias a éste último (Cfr. artículo 3º).

El fundamento que se otorgó a los fines de su emisión fue que, habiendo transcurrido aproximadamente seis décadas desde que tuviera lugar la emisión del Decreto N° 5764/67, dicho texto normativo resultaba ineficiente para abordar una problemática suscitada en los últimos años consistente en el hallazgo de numerosas aeronaves inutilizadas e inmovilizadas de hecho como así también sus partes componentes y despojos en diversos aeródromos de nuestro país.

Circunstancia que, en los términos que fueran expuesto en los considerandos de tal acto administrativo, ponía en peligro la seguridad operacional, las comunicaciones aeronáuticas y otros servicios de la navegación aérea debiéndose considerar el gran compromiso ambiental actual o potencial que supone la configuración de situaciones como la descripta.

Al respecto, se explicitó que frente a dicha realidad se tornaba menester idear un procedimiento atinente a la extracción, remoción, desmontaje, traslado y reposición transitoria de aeronaves en plena observancia del Decreto PEN N° 891/2017 “Buenas prácticas en materia de simplificación aplicables para el funcionamiento del Sector Público Nacional, el dictado de la normativa y sus regulaciones”.

Estamos frente a un Reglamento por el que no solamente se promueve la activación del procedimiento de remoción, desmontaje y/o traslado de aeronaves de bandera nacional o extranjera incidentada o accidentada, de sus partes componentes o despojos (a la que podríamos identificar como la primera tipología de procedimientos) en cualquier punto del ámbito de aplicación espacial del CA de la República Argentina sino también frente a un procedimiento de reposicionamiento temporario de aeronaves inmovilizadas o estacionadas en tanto y en cuanto las mismas obstaculicen la normal y regular operación de un aeródromo o afecten su capacidad aeroportuaria declarada (a la que denominaríamos segunda tipología de procedimientos).

Así, a los fines de la procedencia de la primera tipología procedimental advertimos que se exige un rol activo de la ANAC en aquellos supuestos en los que haya mediado, con carácter previo, la formulación de una denuncia por quien resultase interesado.

Interesado que, por supuesto, deberá poner de relieve la existencia —dentro del predio de un aeródromo determinado— de una aeronave, de sus partes componentes o despojos en un estado absolutamente inmovilizados de hecho o, bien, inutilizados

En cambio, a los fines de la procedencia de la segunda tipología procedimental se exige un rol activo del explotador del aeródromo; quien deberá solicitar autorización a la ANAC para proceder él mismo —supuesto en el cual podría recibir, de resultar necesario, el auxilio de la fuerza pública— a efectuar un reposicionamiento temporario de aquélla/os debiendo informar que se ha dado estricto cumplimiento a cada uno de los puntos a los que se alude en el artículo 19.

Tengamos en cuenta que de la diversidad de supuestos que se le exige informar, el explotador del aeródromo debe: identificar la obstaculización a la normal y regular operación del aeródromo y/o afectación a la capacidad aeroportuaria declarada; indicar que ya se ha notificado fehacientemente al propietario, explotador o arrendatario para que retire la aeronave, sus partes componentes o despojos del lugar en que al momento

de producción de dicho informe se encuentre/n; señalar en un plano la ubicación en la cual reposicionará temporalmente a la aeronave, sus partes componentes o despojos por considerar que el lugar propuesto constituye un lugar similar a aquél en que actualmente se encuentra/n; describir el estado de conservación de la aeronave, sus partes componentes o despojos; detallar el día y la hora en que se llevará a cabo el reposicionamiento; explicitar las medidas que se van a implementar durante el traslado en pos de conservar el estado que reviste la aeronave, sus partes componentes o despojos en oportunidad de producirse el aludido informe y, finalmente, indicar cualquier otra información que pudiera resultar de utilidad.

Una vez reposicionada la aeronave, sus partes componentes o despojos el explotador del aeródromo notificará al propietario y/o explotador la nueva posición y los gastos debidamente acreditados en que hubiese incurrido con motivo de la realización de dicho reposicionamiento.

Como podrán ustedes apreciar, se trata de un texto normativo en el que si bien se insta a la acción de los organismos del estado —como podrían ser la ANAC o la Junta de Seguridad en el Transporte en aquellos supuestos en que se suscite un accidente o incidente dentro de un aeródromo determinado y tenga que agilizar la liberación de la aeronave en pos de posibilitar el restablecimiento de la operación aeronáutica en el aeródromo en que dicho evento aeronáutico se suscitase— pues, al mismo tiempo, la exige respecto del personal aeronáutico de la industria (ej. explotador de aeródromo) e incluso, de quienes sin ser parte de ella, resultasen ser simples interesados en el cumplimiento de las normas que integran este Decreto.

Así también, apreciamos que el texto bajo análisis continúa con el criterio que fuera plasmado en el marco del Decreto N° 5764/1967 en lo referente a que transcurrido que fuera el plazo de SEIS (6) meses computado a partir de la notificación del accidente o inmovilización (Cfr. artículo 74 del CA de la República Argentina) sin que el propietario u explotador se hubiese presentado a reclamar la aeronave, sus partes componentes o despojos y a retirarlos; se tendrá por configurado su abandono a favor del Estado Nacional.

Esta circunstancia le permitirá al Estado Nacional registrarlas a su nombre (si es que, por supuesto, estuvieran en buen estado), repararlas (si su utilización se considerase

conveniente), cederlas en préstamo o incluso donarlas a aeroclubes, asociaciones aerodeportivas u organizaciones del Estado Nacional. O, en su defecto, proceder de la misma manera respecto de instituciones educativas o de investigación sin fines de lucro y hasta podrían llegar a ser ofrecidas en subasta pública por la ANAC. Claro que, frente a este último caso, los fondos que se obtuviesen ingresarían a la cuenta de ésta última.

Asimismo, hay que remarcar que si bien es cierto que se le atribuye a la ANAC el carácter de Autoridad de Aplicación con respecto al contenido que obra en el Anexo (Cfr. artículo 16); se incluyeron ciertas exigencias que resulta observables incluso por parte de aquélla tales como las que mencionamos a continuación:

- a. La necesidad de que, con carácter previo a la determinación por la ANAC, acerca de la procedencia de la remoción, desmontaje y/o traslado de las aeronaves, sus partes componentes o despojos; personal de la ANAC o algún profesional con idoneidad debidamente acreditada emita un Informe Técnico Operativo en el que se ponga de manifiesto: el grado de afectación a la seguridad operacional que importa la existencia de la aeronave, sus partes componentes o despojos en un lugar determinado y qué tipo de acción debe realizarse en torno a aquéllos por configurarse alguno de los supuestos contemplados en los artículo 74 o 75 del CA.
- b. La necesidad de tener que auditar como Autoridad Aeronáutica —llegado el caso— los Informes Técnicos Operativos como parte de la sustanciación de las Auditorías de procesos que se encuentran a su cargo.

Una vez producido dicho informe, la Autoridad Aeronáutica —y este parece ser el principio general— debería intimar al titular registral o al explotador de la aeronave, sus partes componentes o despojos para que proceda a removerlos, desmontarlos y/o trasladarlos en un término de 30 días corridos contados a partir de su notificación o publicación en B. O (según cuál sea el caso) bajo apercibimiento de proceder a ello de oficio y con cargo a aquél.

La excepción a la exigencia de realización de dicha intimación se configuraría cuando en el Informe Técnico Operativo se hubiese explicitado que los mismos constituyen un peligro mediano o inmediato para la navegación aérea, la infraestructura, los medios de comunicación, las personas, los bienes y/o el ambiente; o bien, cuando se hubiese

puesto de manifiesto que su permanencia o inmovilización en los términos en que actualmente se encuentran podrían producir su deterioro.

Tal es la fuerza que revestiría este principio general que la ANAC debe intimar en los siguientes casos:

- a. Aun cuando se trate de aeronaves de bandera extranjera; supuesto en el cual, la notificación a los fines de la intimación, deberá cursarse incluso a la representación diplomática o consular del país de matrícula de la aeronave.
- b. Cuando se trate de una aeronave de nacionalidad no identificada, de propiedad desconocida o de propietario o explotador conocido pero cuyo domicilio no pudiera ser determinado o, bien, no se lo pudiera notificar fehacientemente; supuesto en el cual, la notificación a los fines de la intimación, se realizará por edicto publicado por UN (1) día en el B. O bajo apercibimiento de disponerse la realización del procedimiento de referencia de oficio con cargo a aquél.

Desde ya que el procedimiento previsto en el Anexo prevé que, si vencido que fuere el plazo fijado para el accionar del propietario, el explotador o el tercero interesado, no hubiese promovido reclamo alguno con relación a su entrega, la Autoridad Aeronáutica se encontraría en condiciones de practicar la liquidación que corresponda por los gastos en que hubiese incurrido. Gastos que, oportunamente, serán soportados en forma solidaria por el propietario, el explotador o tercero interesado; revistiendo la certificación de deuda, el carácter de título ejecutivo.

Ahora bien, si por alguna circunstancia, el explotador o el propietario no estuviesen de acuerdo con algunas de las decisiones adoptadas por la Autoridad Aeronáutica con relación a su aeronave, sus partes componentes o despojos (ej. no estuviera de acuerdo con la liquidación practicada); tendrá la posibilidad de recurrir, una vez agotada la vía administrativa, a la Justicia Federal con Jurisdicción y Competencia en el lugar en que la aeronave quedó inmovilizada previo a su remoción.

Igual solución contempla el Reglamento con respecto al explotador del aeródromo. Ello así, puesto que se le asigna la facultad de arbitrar los medios para resarcirse de los gastos operativos extraordinarios en que hubiese incurrido en ocasión de efectuar el reposicionamiento temporario.

Llegados a este punto, interpretamos — puesto que el Reglamento no lo explicita— que sustanciada que fuere esta segunda tipología de procedimiento (es decir que medió reposicionamiento) y transcurrido el término de SEIS (6) meses al que se alude en el artículo 24 del CA; se podrían dar por configurado su abandono a favor del Estado Nacional.

Para finalizar, enfatizamos la circunstancia de que el procedimiento es claro en cuanto a que indica que, en aquellos supuestos en los que no se hubiera producido el vencimiento del plazo de SEIS (6) meses y el interesado reclamare su entrega, la ANAC emitirá un acto administrativo por el que se resuelva su devolución siempre y cuando —y esto es importante— el interesado hubiese pagado la totalidad del importe de gastos en que la Autoridad Aeronáutica hubiese incurrido con motivo de su depósito (público o privado a la orden), desmontaje, remoción, traslado y reparación, conservación y mantenimiento.

El único supuesto en que, en el marco del procedimiento, se explicita que la ANAC se pronunciará por medio de la emisión de un acto administrativo, es el atiente a la devolución de la aeronave, sus partes componentes despojos.

Por lo que, podríamos interpretar entonces, que existe una permeabilidad en torno a que el resto de las decisiones que adopte la ANAC queden sujetas a la emisión de otro tipo de documentos distintas, en este sentido, a la estructura normativa que reviste un acto administrativo. O, por el contrario, que se ha puesto especial énfasis en la emisión de un acto administrativo por ANAC, en aquellos casos en que el objeto de la decisión sea la devolución de la aeronave, sus partes componentes o despojos.

Indudablemente, la normativa que regía la institución jurídica abandono de aeronaves debía derogarse. Pensemos que la regulación normativa de ésta al igual que la de otras tantas instituciones jurídicas datan de la década del 40.

La extensión territorial de la República Argentina sumado a la falta de disponibilidad de piezas, partes o componentes condujo a que, en muchas ocasiones, en nuestros aeródromos obren dispersas una gran cantidad de aeronaves.

El procedimiento de remoción anterior, por demás burocrático, atentaba contra la resolución de esta tipología de problemas que iba *in crescendo*.

DECTO-2024-712-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	9 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	12 de julio de 2024
Entrada en vigencia	12 de julio de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN)
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-31855409-APN-DGD#MTR; Ley N° 17.285 y sus modificatorias); Decretos 239/2007, 1770/2007, 70/23, 599/24 y 639/24, y sus respectivas modificatorias.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 33526705-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 37929487-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-712-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 12 de agosto de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 6º)— se decretó la prohibición del empleo de aeronaves públicas en actividades aéreas que resultan ajenas a su condición jurídica. Es decir, se prohibió su empleo en actividades que resulten totalmente ajenas al servicio del poder público (Cfr. primera norma del artículo 1º).

A su vez, en dicho artículo se estableció la prohibición de su utilización en actividades aéreas que pudieran considerarse como propias de la naturaleza jurídica que revisten las aeronaves privadas (Cfr. segunda norma del artículo 1º).

Ineludiblemente, esta prescripción normativa recepta parte de los fundamentos que fueron plasmados en los considerandos del Decreto PEN N° 712/204 en lo concerniente a que “(...) *Que por la naturaleza jurídica de las aeronaves públicas se hace incompatible su empleo en actividades aerocomerciales (...)*” —Cfr. noveno considerando— y “(...) *la prohibición del uso comercial de aeronaves públicas (...)*” —Cfr. décimo primer considerando—.

Por otra parte, se estableció una permisión con respecto a las aeronaves privadas de titularidad del Estado Nacional, de las provincias, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de los Municipios, de los Entes Descentralizados, Desconcentrados o de las Empresas Estatales para que realicen actividades aerocomerciales de transporte aéreo y trabajo aéreo; para lo cual deben contar con la emisión de las autorizaciones correspondiente, a cargo de la ANAC (Cfr. artículo 2º).

En otro orden de ideas, se estableció la obligatoriedad de otorgar prioridad en la prestación de servicios atinente a la navegación aérea cuando nos encontremos frente a la operación de aeronaves públicas (Cfr. artículo 3º).

Con relación a este punto, corresponde destacar que el fundamento que se otorgó en el octavo considerando del Decreto PEN N° 712/2024 fue que las aeronaves públicas son empleadas en funciones de interés común, de bienestar general y servicio comunitario. De modo que, teniendo en cuenta ese contexto, debe asignársele prioridad a su operación ¿De qué modo? Asignando prioridad en el otorgamiento de servicios de información al vuelo, de alerta, de asesoramiento al tránsito aéreo y de control de tránsito aéreo (servicios de control de área, de control de aproximación y de control de aeródromo), entre otros.

Además de ello, se estableció una permisión para que las aeronaves públicas puedan ser objeto de contratos inter-jurisdiccionales de utilización siempre que las partes involucradas en él pertenezcan al sector público (Cfr. artículo 4º).

Con respecto a esta prescripción normativa se esclareció la circunstancia de que:

- a. La prohibición de uso comercial de aeronaves públicas que —entre otras cuestiones— busca regular el Decreto bajo análisis; no supone que las mismas no puedan recurrir al empleo de contratos de utilización; máxime cuando se pretende optimizar el empleo de los recursos tecnológicos estatales por parte de diferentes jurisdicciones u organizaciones públicas, brindar un mejor servicio a la comunidad o dar mayor alcance territorial al instrumento aéreo (Cfr. décimo primer considerando) y
- b. La operación a la que pudiere dar lugar la suscripción de un contrato de utilización inter-jurisdiccional no debiera entrañar lucro. Sin perjuicio, por supuesto, de la compensación o atención de los gastos operativos en que hubiese incurrido el organismo titular de la aeronave de que se trate (Cfr. décimo tercer considerando).

Y, finalmente, se instruyó a la ANAC para que, en el término de CIENTO VEINTE (120) días a partir de la publicación del Decreto PEN N° 712/2024, dicte una normativa específica relativa al uso de aeronaves públicas o privadas de propiedad estatal (Cfr. artículo 5°). Particularmente —tal como fuera expuesto en su décimo cuarto considerando— a los fines de establecer el alcance que corresponde asignarle al empleo de aeronaves públicas, circunscribiendo su utilización al servicio de la comunidad y del interés general.

El argumento que se brindó a los fines de la emisión del Decreto PEN N° 712/2024 fue que en el marco del Programa Universal de la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), la Auditoría que realizó la OACI a la República Argentina en el mes de agosto de 2022, recomendó contar con un mayor nivel de vigilancia de los explotadores aéreos tanto de las aeronaves públicas como privadas (Cfr. décimo considerando).

Lo cual, nos da una idea en torno a que no solamente las aeronaves privadas son explotadas en actividades aerocomerciales sino que, además, lo serían las públicas sin contar con las debidas certificaciones exigidas por la ANAC conforme la normativa vigente.

Asimismo, se recordó que mediante el DNU N° 70/23 se decretó que la Autoridad Aeronáutica debía procurar activamente detectar y someter a fiscalización a los explotadores u operadores clandestinos, entendiéndose por tales a quienes operasen al margen de la normativa aeronáutica vigente (Cfr. décimo primer considerando del Decreto PEN N° 70/23).

Tengamos en cuenta que aún resta un margen temporal de CIENTO VEINTE (120) días para terminar de comprender el alcance que se le asignará al empleo de aeronaves públicas y privadas de propiedad estatal.

Lo que, de momento, queda claro es que aquellas que realicen actividades aerocomerciales deberán contar con su correspondiente certificación de explotador de trabajo o transporte aéreo (CETA-CESA) a los fines de realizar la actividad en legal forma y bajo estricto cumplimiento de las normas de seguridad operacional.

SE DISPONE LA REGLAMENTACIÓN DEL ART. 76 CA

DECTO-2024-752-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	23 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	26 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	26 de agosto de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN)
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-70264480-APN-ST#MEC; Leyes Nros. 17.285 y 27.514; Decretos PEN Nros. 1954/1977, 1900/1983, 1770/2007, 891/2017 y 70/23.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 74007134-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 82393186-APN-DGAJ#SLYT)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Se instruyó a la ANAC para que, en su carácter de Autoridad Técnica Aeronáutica, reglamente en un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días el artículo 76 de la Ley N° 17.285 (Cfr. artículo 1°); —Determinación acerca de que las Licencias Aeronáuticas tramitarán y se expedirán en formato digital y cumplirán con los principios de seguridad operacional, pudiendo ser extendidas por Autoridad Delegada; en cuyo caso, serán auditadas por la ANAC (Cfr. artículo 2°), y —Derogación del Decreto N.° 1954/1977 y su respectivo Decreto modificatorio N.° 1900/1983 (Cfr. artículo 3°).

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-752-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 26 de agosto de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 4º)— se decretó instruir a la ANAC para que, en su carácter de Autoridad Técnica Aeronáutica, reglamentara en un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días el artículo 76 de la Ley N° 17.285 (Cfr. artículo 1º).

Así también, se estableció que las Licencias Aeronáuticas tramitarán y se expedirán en formato digital y cumplirán con los principios de seguridad operacional, pudiendo ser extendidas por Autoridad Delegada; en cuyo caso, serán auditadas por la ANAC (Cfr. artículo 2º).

En último lugar, se derogó el Decreto N° 1954/1977 y su respectivo Decreto modificatorio —reglamentario del artículo 76 del CA— en los que, oportunamente, se había efectuado una clasificación en torno a las certificaciones de idoneidad aeronáutica, se habían establecido los requisitos para su obtención como así también identificado las facultades que éstos les conferían al personal aeronáutico e, incluso, se había explicitado el personal se encontraba alcanzado por dicho régimen.

El argumento que se brindó a los fines de la adopción de las medidas que contempla el Decreto bajo análisis fue que habiendo transcurrido medio siglo desde que tuviera lugar la emisión del Decreto N° 1954/1977 y su modificatorio N° 1900/1983 resultaba menester readecuar el régimen de otorgamiento de Licencias al personal que realizaba funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves teniendo, particularmente en cuenta, los siguientes aspectos:

- a. Dicha readecuación debía realizarse atendiendo la evolución de la industria y los estándares regionales e internacionales;
- b. Dicha readecuación debía realizarse teniendo presente que la elaboración de la Reglamentación que se propiciaba, a partir de la emisión del Decreto bajo análisis, importaba ser conscientes que la misma constituía un fiel reflejo de un instituto jurídico concreto (el de las Licencias del Personal) por la que debía promoverse, centralmente, una mejora en la competitividad del sector aeronáutico en concordancia con establecido en los considerandos del DNU N° 70/23;

- c. Dicha readecuación debía realizarse teniendo presente los principios a los que se alude en el Decreto N° 891/2017 “Buenas prácticas en materia de simplificación aplicables para el funcionamiento del Sector Público Nacional, el dictado de la normativa y sus regulaciones” tales como: simplificación normativa, mejora continua de procesos, presunción de buena fe y gobierno digital;
- d. Dicha readecuación debía realizarse proyectándose una Reglamentación que supusiera la adopción de un procedimiento administrativo que resultase digital/ electrónico, y
- e. Dicha readecuación debía realizarse teniendo en mira principios concernientes al estricto resguardo de la seguridad operacional y de la aviación; el libre acceso a los mercados, lealtad comercial, vigilancia continua de los servicios autorizados, unicidad del estado, libertad contractual, celeridad, comunicación directa, dinamismo, integralidad y eficacia, instituto de autoridad delegada, entre otros.

Hemos señalado en párrafos anteriores que, nuestro objeto de estudio —textos normativos que integran la reforma que se sustanció en el período temporal referenciado— derogó y actualizó normativa de vieja data, luego de las DOS (2) auditorías internacionales que llevó adelante la OACI y la FAA con la pretensión de brindar un marco normativo actual y coherente con el mercado aeronáutico en búsqueda de la proyección de una aviación con perspectiva al futuro.

Se deberá tener especial cuidado al momento de generar la reglamentación que le fuera encomendada a la Autoridad Aeronáutica respecto del artículo 76 del Código Aeronáutico dado el impacto que ello reviste para la actividad aeronáutica. Máxime, en lo que respecta a la licencia comercial de primera y en el ajuste que la misma requerirá para adaptarse a la realidad. Todo ello, en conjunción con la modificación de los alcances de la licencia comercial que deberá analizarse a fin de no lesionar o perjudicar, por ejemplo, al transporte aéreo no regular. Es decir, las empresas certificadas conforme RAAC parte 135.⁴⁶

46 | SENN, J. ¿Habría que mantener la Comercial de Primera? Una polémica idea que abre nuevamente un debate. En *Aero-market*. Disponible en: <https://aeromarket.com.ar/habria-que-mantener-la-comercial-de-primera/> (Fecha de consulta: 16/12/2024).

DECTO-2024-809-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	9 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	10 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	A los 30 días corridos contados desde su publicación en el BORA
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	Expedientes EX-2024-67812795-APN- ST#MEC y EX-2024-52283668-APN-DGD#M-TR; Leyes Nros. 17.285 y sus modificatorias y 26.451; Decreto N° 70/23 y Resoluciones Nros. 1532/98 del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS y 6/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE y MINISTERIO DE ECONOMÍA (Dictamen Jurídico Conjunto (IF-2024-71521702-APN- DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024-85949120-APN- DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	1 y 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Aprobación del Anexo I “Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros y Equipaje. Protección de los derechos del pasajero usuario del transporte” (IF-2024-86651704-APN-SSTA#MEC)(Cfr. artículo 1º); —Aprobación del Anexo II “Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga” (IF-2024-83569296- APN-SSTA#MEC)(Cfr. artículo 2º); —Aprobación del Anexo III “Reglamento de pagos indemnizatorios adelantados a la liquidación final de la indemnización que pudiese corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil comercial” (IF-2024- 83570352-APN-SSTA#MEC)(Cfr. artículo 3º);

	—Creación del Servicio de Conciliación para Pasajeros de Transporte Aéreo en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE en el que se dirimirán mediante un procedimiento ágil, los reclamos que inicien los pasajeros de transporte aéreo, con los alcances, las modalidades, las metodologías y las formas que determine y reglamente dicha Secretaría (Cfr. artículo 4º); —Establecimiento de las características que presentará el procedimiento al que se alude en el artículo 4º: electrónico/digital/, voluntario y sujeto a principios tales como celeridad, intermediación, informalidad, gratuidad y trato digno. No se requerirá patrocinio letrado. Sin embargo, las partes tendrán derecho a concurrir con éste (Cfr. artículo 5º); —Creación, en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE de un Registro Nacional de Conciliadores del Transporte Aéreo. Se exige que a los fines de la inscripción en el Registro, los Conciliadores deban encontrarse inscriptos en el Registro de Mediadores establecido por Ley N° 26.589 dependiente del MINISTERIO DE JUSTICIA. La SECRETARÍA DE TRANSPORTE determinará y regulará los alcances, la metodología y forma de actuación de los Conciliadores del Servicio de Conciliación para pasajeros de Transporte Aérea (Cfr. artículo 6º), y —Derogación de la Resolución N° 1532/98 (Cfr. artículo 8º).
--	--

Anexo I “Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros y Equipaje. Protección de los derechos del pasajero usuario del transporte”	
Identificación	IF-2024-86651704-APN-SSTA-MEC
Estructura normativa Interna	Lo integran DIEZ (10) capítulos y SETENTA Y DOS (72) artículos
Autoridad de Aplicación del contenido del Reglamento (Anexo I)	
Actores convocados el cumplimiento del contenido del Reglamento	—Empresas nacionales y extranjeras que efectúen transporte aéreo interno o internacional, regulares y no regulares, —Agente, empleado o representante del transportador, —Intermediarios, —Pasajeros, —Registro Nacional de Conciliadores del Transporte Aéreo, entre otros.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Reglamento, Tarifa, franquicia, servicios incidentales, zona estéril, zona de pre-embarque, comercio aéreo, deberes y obligaciones del pasajero, contrato del transporte aéreo de pasajeros, contrato de transporte aéreo de equipajes, programa de pasajeros frecuente, transporte de animales, trato digno.

Anexo II “Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga”	
Identificación	IF-2024-83569296-APN-SSTA#MEC
Estructura normativa Interna	Lo integran DIECISIETE (17) artículos
Autoridad de Aplicación del Contenido de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga (Anexo II)	
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de las Condiciones Generales	Transportadores, Agentes, Expedidores, Consignatarios
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Agente, aviso de llegada, carga, competencia judicial, consignatario, días (computables en días corridos, incluyendo domingos y feriados), documentación, embarque, embalaje entrega, expedidor, flete, guía aérea, limitación de responsabilidad del transportador, lugar de entrega, limitaciones sobre reclamos y actuaciones, protesta, registro de embarque, regulaciones del transportador, rotulado, servicio accesorio, servicio de entrega, servicio de recolección, responsabilidad del transportador, transportadores sucesivos, entre otros.

Anexo III “Reglamento de pagos indemnizatorios adelantados a la liquidación final de la indemnización que pudiere corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil comercial”	
Identificación	IF-2024-83570352-APN-SSTA#MEC
Estructura normativa Interna	Lo integran CUATRO (4) Capítulos y DOCE (12) artículos.
Autoridad de Aplicación del contenido del Anexo III	
Actores convocados para el cumplimiento del contenido del Anexo III	Compañías aéreas que presten servicios de transporte aéreo de pasajeros, regulares y no regulares, internos e internacionales; víctima; derechohabiente.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Accidentes de aviación (tanto respecto de las aeronaves tripuladas como no tripuladas), Autoridad Aeronáutica Nacional (respecto de la cual se aclara que es la ANAC); Compensación inmediata; Competencia; Convenio de Montreal de 1999; derechohabiente; daño; días (computables en días corridos); incidente grave; pago adelantado; suma integrante del pago adelantado; transporte aéreo de pasajeros; transporte aéreo internacional y transporte aéreo interno; verificación de documentación, entre otros.

COMENTARIO

El Poder Ejecutivo Nacional suscribió con fecha 9/09/2024 el Decreto 809—el cual fue publicado en el BORA con fecha 10/09/2024— y entró en vigencia a los TREINTA (30) días corridos computados desde que tuviera lugar su respectiva publicación (Cfr. artículo 7º).

Por medio de dicho Decreto se aprobaron los siguientes Anexos: el Anexo I “Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros y Equipaje. Protección de los derechos del pasajero usuario del transporte” (IF-2024-86651704-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º), el Anexo II “Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga” (IF-2024- 83569296-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 2º) y el Anexo III “Reglamento de pagos indemnizatorios adelantados a la liquidación final de la indemnización que pudiere corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil comercial” (IF-2024-83570352-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 3º).

Además, se creó un Servicio de Conciliación para Pasajeros de Transporte Aéreo en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE en el que se dirimirán, mediante un procedimiento ágil, los reclamos que inicien los pasajeros de transporte aéreo, con los alcances, las modalidades, las metodologías y las formas que determine y reglamente dicha Secretaría (Cfr. artículo 4º) y, al mismo tiempo, se dispusieron las características que revestirá el procedimiento al que se hacer referencia en el artículo 4º: electrónico/digital/, voluntario y sujeto a principios tales como celeridad, inmediatez, informalidad, gratuidad y trato digno en el que, además, no se requerirá de patrocinio letrado pudiendo de todos modos las partes, concurrir con su abogado (Cfr. artículo 5º).

Así también, corresponde mencionar que se creó en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, un Registro Nacional de Conciliadores del Transporte Aéreo; exigiéndose que, a los fines de la inscripción en el Registro, los Conciliadores se encuentren inscriptos en el Registro de Mediadores establecido por Ley N° 26.589 dependiente del MINISTERIO DE JUSTICIA. Por su parte, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE determinará y regulará los alcances, la metodología y forma de actuación de los Conciliadores del Servicio de Conciliación para pasajeros de Transporte

Aéreo (Cfr. artículo 6º). Finalmente, se derogó la Resolución N° 1532/98 del ex-MINISTERIO DE ECONOMÍA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS (Cfr. artículo 8º).

Los argumentos que se brindaron a los fines de la emisión de los TRES (3) Anexos fueron los siguientes:

Con respecto al **Anexo I** “Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros y Equipaje. Protección de los derechos del pasajero usuario del transporte” ponemos de relieve que se ha esgrimido que:

- a. Era necesario considerar que el contrato de transporte aéreo, cuyo Reglamento se promueve por medio del contenido de este Anexo, recepta las prescripciones normativas contenidas en el artículo 42 de la CN y en los Tratados Internacionales de los que la Nación es parte (Cfr. considerando vigésimo octavo del Decreto N° 809/24). Lo cual, supone considerar que la conducción política adhiere a la afirmación de que el pasajero es consumidor⁴⁷ de una actividad peculiar: la aeronáutica. Y, bajo ese contexto, le resultó posible al Poder Ejecutivo Nacional, elaborar un Anexo por el que se abordaran las problemáticas que se suscitaban —hasta el momento de emisión de este Decreto— en torno al pasajero pero que no encontraban solución en el plexo normativo aeronáutico. Pensemos, por ejemplo, en su derecho a la información con carácter previo a la emisión del billete del pasaje; aspecto que constituye objeto de tratamiento de este Anexo.

47 | CASEROTTO MIRANDA, C. La Elaboración de un interesante criterio interpretativo que delimita la aplicación del Derecho Aeronáutico. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial*. 23/02/2024. [N° 76]. Disponible en: https://latam.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=6001b4f33243ed4a64a76496f8d35a18&from_section=relacionados (Fecha de consulta: 23/10/2024); CASEROTTO MIRANDA, C. Líneas aéreas de bajo costo y páginas web. La importancia del derecho implícito en materia tarifaria. Córdoba: Tinta Libre; 2022; CASEROTTO MIRANDA, C. Principales problemas jurídicos de las empresas aéreas de bajo costo. En: ESCOBAR SAAVEDRA, M y FOLCHI, M. O. XLII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial. Actas de las jornadas y del XI Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico. Chile: Universidad de Concepción; 2022. 17-34; CASEROTTO MIRANDA, C. El pasajero ¿es un consumidor? *Revista de Derecho Privado de la Universidad Blas Pascal*. 18/05/2020; [N° 6]. 24-53. Disponible en: https://issuu.com/ubpascal/docs/ubp_-_revista_derecho_privado_6 (Fecha de consulta: 23/10/2024); CASSINI, C. y CASEROTTO MIRANDA, C. Los Derechos de los Pasajeros como Usuarios del Transporte Aéreo. Proyecto UNDEX. Conf. Resolución Rectoral UNDEF N° 313 del 13-NOV-2017 – Expediente UNDEF N° 538/2017). El informe final se presentó el día 14 de marzo de 2019; CASEROTTO MIRANDA, C. Problemática legal de las compañías aéreas de bajo costo. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*. 28/02/18; [N° 41]. Disponible en: <http://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=6e3b5182dfadbb860f0b54dd2dd4e25f> [Fecha de consulta: 23/10/24]; CASEROTTO MIRANDA, C. Problemática legal de las compañías aéreas de bajo costo a la luz de una teoría de la justicia. *Revista Graduados de Derecho de la Universidad Austral*. 21/12/17; [N° 4]. Disponible en: <http://ar.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=07ef1c84508c01de0e255606e31fe343> [Fecha de consulta: 23/10/24].

Expresado esto, veamos lo que se expresó en el vigésimo octavo considerando del Decreto N° 809/24.

“Que la normativa reglamentaria que se aprueba recepta lo dispuesto en el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y en los Tratados Internacionales de los que la Nación es parte en tanto define la posición de los pasajeros en el marco del contrato de transporte aéreo y tiende a garantizar un elevado nivel de protección y promoción de los derechos de los usuarios de transporte aéreo y sus derechohabientes, teniendo en cuenta las particularidades de la materia y los principios de autonomía, integralidad, uniformidad e internacionalidad del Derecho Aeronáutico”.

- b. El propio artículo 130 bis que fuera incluido en el CA a partir de la emisión del DNU N° 70/23 preveía la emisión de un Reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero (Cfr. décimo tercer considerando del Decreto N° 809/24);
- c. La Comisión de Reglamentación del CA a cuya creación diera lugar la emisión de la Resolución N° 6/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE entendió que el vínculo jurídico entre el pasajero y la línea aérea varió sustancialmente dentro de los últimos VEINTICINCO (25) años (Cfr. décimo octavo considerando del Decreto N° 809/24);
- d. Ese vínculo jurídico exige organizar eficazmente la naturaleza jurídica del contrato de transporte aéreo, así como también su ejecución, los derechos, deberes y obligaciones de las partes intervinientes, el régimen de responsabilidad del transportador y el sistema de reclamos, entre otros (Cfr. vigésimo sexto considerando del Decreto N° 809/24);
- e. Sobre todo, en el nuevo esquema de política de la aviación comercial, con el cual se aspira al funcionamiento adecuado del mercado, la libre competencia, la libertad de acceso al mercado y la mayor eficiencia; lo que sin lugar a dudas requiere de un ordenamiento jurídico que ampare a los pasajeros en el proceso jurídico derivado del intercambio comercial y contractual que implica la contratación y la prestación de servicios (Cfr. vigésimo segundo considerando del Decreto N° 809/24);
- f. No debe olvidarse que constituye una obligación constitucional e internacional asumida por la República Argentina la circunstancia de reforzar los estándares de protección de los pasajeros (Cfr. trigésimo considerando del Decreto N° 809/24), y

- g. Dicho sea de paso, es en la propia CN donde se promueve el bienestar general y la posibilidad de que el pasajero pueda elegir en un mercado libre; razón por la cual debe estar preparado, capacitado y educado en cuanto a sus derechos (Cfr. vigésimo séptimo considerando del Decreto N° 809/24).

Con respecto al **Anexo II** “Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga” se esgrimió que resultaba menester emitir dicha norma toda vez que el transporte aéreo de cargas:

- a. Tiene un papel importante en la economía de nuestro país porque se traduce en el fomento de actividades comerciales con relevancia nacional e internacional, en el aumento de inversiones y en el crecimiento económico (Cfr. considerando trigésimo segundo del Decreto N° 809/24);
- b. Reviste un rol crucial en materia de conectividad federal económica (Cfr. considerando trigésimo tercero del Decreto N° 809/24), y
- c. Exige que los organismos del estado que intervienen en la ejecución de un contrato de transporte aéreo de carga actúen con celeridad y eficacia administrativa, en estricto cumplimiento de los plazos a los que refiere la aludida normativa debiéndose respetar, en todo momento, el derecho al debido proceso adjetivo económico (Cfr. considerando trigésimo cuarto del Decreto N° 809/24).

Con respecto al **Anexo III** “Reglamento de pagos indemnizatorios adelantados a la liquidación final de la indemnización que pudiese corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil comercial” se esgrimió que:

- a. El 14 de febrero de 2010 entró en vigencia en nuestro país la Ley N° 26.451 por la que, precisamente, se aprobó el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (conocido como Convenio de Montreal de 1999) que fuera suscripto en Montreal el 28 de mayo de 1999 por cuyo artículo 28 se dispuso que, en caso de accidentes de aviación en los que se produjese la muerte o lesión de pasajeros, el transportista —siempre que la ley⁴⁸

48 | En el marco de la sustanciación de las XLVI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y XV Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico, el Dr. Carlos VASSALLOL aclaró que la exigencia de sancionar una ley a los fines de tornar operativo lo prescripto en el artículo 28 del Convenio de Montreal, debe ser entendida como ley material antes que formal.

nacional lo exigiese— debía hacer pagos adelantados sin demora a las personas que tuviesen derecho a reclamar su indemnización. Sin que ello importase, claro está, un reconocimiento de responsabilidad en la producción del hecho.

Así también, se prevé que tales pagos adelantados puedan ser deducidos de toda la cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista (Cfr. considerandos tercero y cuarto del Decreto N° 809/2024);

- b. Países como los Estados Unidos de América, la Unión Europea, el *Commonwealth* de Australia, la Confederación Suiza, la República del Perú y la República de Colombia han incorporada el régimen de pagos adelantado de indemnizaciones a su normativa interna (Cfr. considerando séptimo del Decreto 809/24), y
- c. El Convenio de Montreal requiere de una norma que disponga la realización de dichos pagos (Cfr. considerando sexto del Decreto N° 809/24).

ANEXO I AL DECRETO N° 809/24

En cuanto a su **Anexo I** “Reglamento del contrato aéreo de pasajeros, equipaje y protección de los derechos del pasajero usuario del transporte aéreo” señalamos que, desde el punto de vista de su estructura normativa interna, el mismo contempla la siguiente:

- Capítulo I: Definiciones (Art. 1º)
- Capítulo II – Ámbito de Aplicación (Arts. 2º y 3º)
- Capítulo III “Derecho de información al pasajero. Deberes y obligaciones del pasajero” (Arts. 4º a 11)
- Capítulo IV “Comercio Aéreo” (Arts. 12 a 19)
- Capítulo V “Contrato de Transporte Aéreo de Pasajeros” (Arts. 20 a 49)
- Capítulo VI “Contrato de Transporte Aéreo de Equipajes” (Arts. 50 a 61)
- Capítulo VII “Programas de pasajeros frecuentes” (Art. 62)
- Capítulo VIII “Derecho al Transporte y con Animales” (Arts. 63 a 68)
- Capítulo IX “Condiciones Generales de Responsabilidad del Transportador” (Arts. 69 y 70) Capítulo X “Disposiciones Generales” (Arts. 71 y 72)

A continuación, mencionamos a grandes rasgos, los aspectos que consideramos menester destacar con respecto a cada uno de los capítulos que integran este Reglamento.

No es menor el empleo, en su título, de la expresión “pasajero usuario”. Algo nos quiere decir ese título. El pasajero es tan solo uno de los usuarios del transporte aéreo. Hay otros.

De modo que, sin desanimarnos, tenemos que comprender que en este Reglamento encontraremos normas concernientes a uno de los usuarios del transporte aéreo: el pasajero.

CAPÍTULO I: DEFINICIONES (ART. 1º)

Estamos frente a un Capítulo que contiene CUARENTA Y TRES (43) definiciones. Resulta de buena técnica legislativa el empleo de definiciones en pos de facilitar la comprensión de cada uno de los términos que se emplean en un texto normativo como el que nos encontramos analizando. En este caso, el texto normativo es un Reglamento.

La afirmación de que el pasajero es un consumidor —circunstancia ésa que, hasta el hartazgo, uno de los autores de este libro sostuvo en cada oportunidad propiciada a esos efectos⁴⁹— ha quedado no solamente sutilmente consagrada en el vigésimo octavo considerando del Decreto N° 809/24; sino también reforzada por la circunstancia de haberse asignado al pasajero como una persona humana. Lo cual, constituye un avance desde el punto de vista normativo.

Si se tiene en cuenta que a partir de la proyección normativa del pasajero como una humana fue posible diseñar otras tantas variables capaces de atender una multiplicidad de circunstancias situacionales que la rodean, es posible pensar en conceptualizaciones atinentes a expresiones afines a aquélla: persona gestante, cambio de fecha por enfermedad, deceso del pasajero, pasajero que requiere asistencia médica especial, pasajero con condiciones médicas particulares, pasajeros menores acompañados y pasajeros menores no acompañados, entre otros.

Por otra parte, celebramos la conceptualización de términos tales como: tarifa, adicionales, franquicia de equipaje, regulaciones del transportador, entre otros, dado que todos ellos han sido también oportunamente analizados —junto con otros: derecho a

49 | Cintia CASEROTTO MIRANDA.

la información, páginas web, publicidad, etc.— por alguno de los autores de este libro⁵⁰ bajo el entendimiento de que el pasajero era una persona humana sumado a la poca claridad que, en la práctica, ofrecía por entonces la constitución de la tarifa.

Por eso, en pos de unificar el tratamiento de las Regulaciones de los transportistas, se prevé que las Regulaciones del transportador pueden contener cláusulas iguales o más favorables para el pasajero que las establecidas en el Anexo I al Decreto N° 809/24.

CAPÍTULO II “ÁMBITO DE APLICACIÓN. PRELACIÓN NORMATIVA” (ARTS. 2º Y 3º)

En este capítulo se define el ámbito de aplicación de las normas del Reglamento bajo análisis, las cuales resultan aplicables al transporte aéreo regular y no regular, interno e internacional, de pasajeros y equipajes que exploten en nuestro país empresas nacionales como así también extranjeras.

Se previó la configuración de casos en los que pudiese mediar incompatibilidad entre las normas que integran las Regulaciones del Transportador y aquellas que conforman este Reglamento. Al respecto, se estableció que en esos casos se le asignará primacía a la aplicación de las normas contenidas en este Reglamento. Lo cual, conduciría en la práctica, a revisar de manera minuciosa el contenido de las Regulaciones del Transportador. Y allí hay un trabajo interesante para los abogados.

A su vez, se proyectó un orden de prelación para el transporte aéreo interno e internacional.

Es decir que, salvo que estemos frente a un supuesto de transporte aéreo internacional (caso en el cual, indudablemente, tendrá primacía la observancia de los instrumentos internacionales ratificados por argentina en esta materia); la prelación normativa que conforme el texto de este Reglamento se asignará es el siguiente: el CA, normas del “Reglamento del contrato aéreo de pasajeros, equipaje y protección de los derechos del pasajero usuario del transporte aéreo y las Regulaciones del Transportador” y Regulaciones del Transportador.

Si antes creíamos que ese supuesto orden de prelación de fuentes al que hacía referencia el artículo 2º del CA de 1967 (pero también el modificado por el DNU N°

50 | CASEROTTO MIRANDA, C. *Líneas aéreas de bajo costo y páginas web. La importancia del derecho implícito en materia tarifaria*. Córdoba, Tinta Libre, 2022.

70/23) se agotaba en él; empecemos a reestructurar nuestro pensamiento pues también tendríamos que observar algún orden de prelación en otro texto normativo. En concreto, el previsto en este Reglamento.

CAPÍTULO III "DERECHO DE INFORMACIÓN AL PASAJERO. DEBERES Y OBLIGACIONES DEL PASAJERO" **(ARTS. 4º A 11)**

En este capítulo se resalta una obligación sustancial a cargo del transportista o de quien, en su caso, opere como intermediario en lo referente a brindar información al pasajero.

Un derecho que debe garantizarse con carácter previo a la emisión del pasaje y con posterioridad a él.

Así, mientras en el momento temporal previo a la emisión del billete de pasaje cobra preponderancia el proceso de comercialización celebrado en el territorio nacional, por medio de una página *web* o aplicación direccionada al mercado nacional (a punto tal que se prevé la institución de cláusulas abusivas); en el momento temporal posterior a la emisión del billete de pasaje cobra importancia el derecho del pasajero a recibir información sobre:

- a. Su viaje (demoras, suspensiones y/o cancelaciones de servicios), en lo posible con carácter previo a su llegada al aeródromo a los fines del embarque,
- b. Su equipaje,
- c. Su animal y
- d. Los artículos que se encuentran prohibidos para su transporte.

Ello, mediante el empleo de medios que posibiliten que esa información se brinde en forma inmediata. Connotación esta que lo ofrecería el correo electrónico o, llegado el caso, el celular.

Con exactitud, es en este segundo tramo temporal en que se suma al derecho a la información que reviste el pasajero, el derecho a efectuar reclamos como así también a realizar las gestiones que correspondan. A tales efectos, se establece la obligatoriedad para el transportista, de poner a disposición del pasajero al menos UN (1) canal no presencial que se encuentre habilitado con carácter permanente.

CAPÍTULO IV “COMERCIO AÉREO” (ARTS. 12 A 19)

En cuanto a este capítulo enfatizamos que nos suena familiar la expresión “aeronáutica comercial”. Y, en breve, recordamos que esa expresión se encuentra prevista en artículo 91 del CA modificado por el DNU N° 70/23; en el que se establece lo siguiente: *“El concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios esenciales de transporte aéreo y de trabajo aéreo”*.

Por su parte, el primer párrafo del artículo 12 de este Reglamento proyectó su propia definición con relación a la expresión aeronáutica comercial (o de comercio aéreo si es que enfatizamos en la denominación que lleva su epígrafe). A saber:

“La aeronáutica comercial es el conjunto de actividades vinculadas con la comercialización de asientos y el empleo de aeronaves privadas, que involucran las actividades de la navegación aérea y todas las relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general”.

Esta definición es distinta a la del CA ¿No les parece? En el CA lo que define al transporte o trabajo aéreo es el opus. En cambio, bajo esta otra conceptualización que nos trae este Reglamento, lo que define al transporte o trabajo aéreo pareciera ser, antes que la afectación de una aeronave al desarrollo de una determinada actividad aérea; su comercialización. Es una conceptualización distinta a la del CA. La que, se ha pensado exclusivamente, a partir del objeto del Reglamento bajo análisis.

A su vez, con respecto al tercer párrafo del artículo 12 de este Reglamento nos damos cuenta que, con sustento en la autonomía e integridad de nuestra materia, se establece que a los fines de la resolución de casos concretos, se le asignará preminencia a la aplicación de las normas que integran este Reglamento por sobre aquellas a las que refiere el artículo 2° del CA, lo cual importa que frente al surgimiento de un caso concreto en materia de aeronáutica comercial (o de comercio aéreo), se le asignará prioridad a la aplicación de las normas que conforman el Reglamento que estamos analizando.

¿Por qué se ha redactado de manera tal que se le asigna preminencia a este Reglamento por sobre las normas contenidas en el CA? Muy posiblemente, bajo el entendimiento de que el Reglamento no se encuentra expresamente previsto, en tanto fuente, en el artículo 2° del CA. De todos modos, nos preguntamos si esto realmente es así. Si efectivamente, el Reglamento en tanto fuente, no se encuentra comprendido en el artículo 2° del CA.

Pensemos: el acto administrativo por el que se aprueba el Anexo I es un Decreto (Cfr. incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN: Decreto autónomo y reglamentario) y, en tal sentido, podría haberse pensado al acto administrativo que aprueba el Anexo I como “Reglamento complementario” (fuente). Sobre todo, si concebimos que la expresión “reglamentos complementarios” —a la que refiere el artículo 2º del CA— no debe ser interpretada de manera aislada sino, por el contrario, comprendida bajo una expresión más amplia: “(...) o en las leyes y reglamentos complementarios (...)”.

¿Es que acaso la emisión del Decreto N° 809/24, por el que se aprobó el Anexo I, no podría haber sido considerado *ab initio* como “reglamento complementario”?

¿Por qué la necesidad de salirnos de las supuestas fuentes comprendidas en el artículo 2º del CA? ¿Por qué alterar el presunto orden de fuentes al que aludiría el artículo 2º en el que se encontraría consagrada la autonomía científica de nuestra materia?

El Reglamento, ¿alteró el orden del artículo 2º del CA? “(...) si una cuestión no estuviese prevista en este Reglamento ni el CÓDIGO AERONÁUTICO (...)” (ver tercer párrafo del artículo 12 del Reglamento). La respuesta parecería ser sí.

De manera hasta casi que pedagógica, el Decreto bajo análisis distingue DOS (2) procesos: el proceso de comercialización y el de ejecución del contrato de transporte aéreo. Precisamente, respecto de ambos, el transportador o en su caso el intermediario, deberá garantizarle al pasajero un trato digno, respetuoso y equitativo.

Creemos que es parte de ese trato, la circunstancia de otorgarle al pasajero la posibilidad de ejercer el denominado derecho a la revocación contractual al que aludía el primer párrafo del artículo 1110 del CCyCN y que ahora se encuentra previsto en el primer párrafo del artículo 19 de este Reglamento. En él, se establece que en los contratos celebrados a distancia el pasajero podrá, siempre que las condiciones tarifarias lo permitan, ejercer su derecho a revocar el contrato dentro de los DIEZ (10) días de su celebración.

Por otra parte, en su artículo 13 se establece que las causas que versen sobre navegación aérea y/o sobre todas las relaciones de derecho nacidas y derivadas del comercio aéreo en general constituyen materia federal.⁵¹ Lo establece en los siguientes términos:

51 | CAPALDO, G. D. La Constitución y el Derecho Aéreo. Apuntes propedéuticos sobre la cláusula aeronáutica en la Constitución Argentina. Revista de la Facultad de Derecho de México. 2017; 67 (267): 57-94. Disponible en: <https://revistas.unam.mx/index.php/rfdm/article/view/58891> (Fecha de consulta: 20/10/2024).

”ARTÍCULO 13.- MATERIA. El conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea y/o sobre todas las relaciones de derecho nacidas y derivadas del comercio aéreo en general es materia federal y compete a la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN y a los Tribunales Federales que correspondan.” Prescripción ésta que, muy de a poco, debería replicarse en la práctica dado que, durante los últimos años, los casos que se han suscitado en materia aeronáutica han sido resueltos en el ámbito de la justicia nacional en lo civil, o en lo comercial además de en la federal sin una pacífica jurisprudencia al respecto. Precisamente, porque no todos los aspectos relacionados con el contrato de contrato aéreo estaban entonces regulados en el Derecho Aeronáutico.

CAPÍTULO V “CONTRATO DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS” (ARTS. 20 A 49)

En este Capítulo se prevé, por un lado, que la prueba de celebración del contrato de transporte aéreo es el billete de pasaje. El cual, puede revestir formato físico o electrónico. La incorporación del término “electrónico” constituye una modificación stricto sensu de este DNU.

A su vez, de acuerdo con lo previsto en las Regulaciones del Transportador el billete de pasaje podrá tener o no carácter de transferible, resultando en principio válido por el período de UN (1) año desde la fecha de comienzo del viaje o desde la fecha de su emisión si es que el viaje no comenzó.

A continuación, obran consagrados una multiplicidad de derechos de los pasajeros; los cuales —adelantamos— no vamos a describir *in extenso* en esta oportunidad. Vamos tan solo a mencionarlos.

Algunos de ellos son: derecho a recibir información antes y después de emitido el billete de pasaje; derecho a revocación; derecho a la protección de datos personales en concordancia con lo previsto en el artículo 43 CN; derecho a la prueba del contrato de transporte aéreo; derecho a la transferibilidad del contrato si lo prevén las Regulaciones del Transportador; derecho a las reservas; derecho a la protección de datos personales en concordancia con las prescripciones normativas consagradas en el artículo 43 de la CN; derecho a cambiar la fecha de realización del vuelo con sustento en la existencia de una enfermedad debidamente acreditada antes de iniciado el viaje o al comienzo de éste; derecho a la asistencia especial que pudiera requerir un pasajero por sus condiciones

físicas, sensoriales, intelectuales, mentales o etarias; derecho al servicio médico aeronáutico a los fines de evaluar los formularios médicos que completó el médico tratante del pasajero que presenta alguna condición médica particular y/o patológica susceptible de agravarse durante el vuelo, enfermedad infectocontagiosa o convaleciente de cirugía, quien determinará su autorización para embarcar o, en su caso, requerirá que sea acompañado por un pasajero asistente o personal de la salud; derecho de la persona gestante a ser admitida para realizar el vuelo hasta la semana TREINTA Y OCHO (38) semanas de gestación⁵²; derechos antes de la cancelación anticipada del vuelo; derechos ante las reprogramaciones anticipadas imputables al transportador; derechos a servicios incidentales ante las alteraciones horarias en la partida del vuelo; derechos ante la negativa de embarque por *overbooking*; derechos del pasajero voluntario en vuelos con exceso de reservas; derechos a obtener reintegros; derecho al transporte con y de animales entre otros.

Asimismo, encontramos en este capítulo, los deberes que revisten los pasajeros: hacerse presente en el aeródromo de salida con la anticipación que fuera requerida por el transportador; conservar en buen estado y vigencia todos sus documentos de viaje; omitir la realización de conductas disruptivas que resulten perturbadoras y que pudiesen poner en peligro las condiciones de seguridad, orden y disciplina a bordo o impidan realizar un vuelo razonablemente confortable, entre otros.

Se visibiliza un intento por sistematizar los derechos del pasajero antes que los del transportista. Recordemos que en uno de los considerandos del Decreto N° 809/24 se sostuvo la proyección de la búsqueda de un equilibrio entre ambos (ver considerando décimo sexto). Los invitamos a leer el contenido del Anexo I y a reflexionar si se ha alcanzado lo expuesto en el aludido considerando.

Por otra parte, por la importancia que revistieron los servicios incidentales, bajo el marco de la Resolución N° 1532/98 del entonces Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos y el ahora Anexo I al Decreto bajo comentario, vamos a detenernos en el tratamiento de esta institución. Estos servicios son aquellos que debe prestar el

52 | Téngase en cuenta que hasta la semana VEINTICOHO (28), si el embarazo no presenta complicaciones, la admisión al vuelo no tiene restricciones. En cambio, a partir de las emana VEINTIOCHO (28) de gestación se exige como requisito para la aceptación de la persona gestante presentar un certificado médico de antigüedad no mayor a SIETE (7) días de la fecha del vuelo, donde constará la conformidad para el transporte y la semana de gestación que transita.

transportista frente a la producción de demoras como así también cancelaciones que le resulten imputables.

Al respecto, se establece que si mediara demora:

- a. De hasta CUATRO (4) horas: no habrá obligación, por el transportador, de brindar asistencia salvo que la misma se haya sustanciado en un horario concreto (desde las 00:00 hs hasta las 06:00 hs); supuesto en el cual resultará procedente la prestación del servicio incidental que se detalla debajo.
- b. Entre CUATRO (4) y OCHO (8) horas: deberán proveerse, por el transportador, refrescos y comida suficiente en función del tiempo que resulte necesario esperar.
- c. Más de OCHO (8) horas: deberán proveerse, por el transportador, refrescos y comida suficiente en función del tiempo que resulte necesario esperar con más los servicios de alojamiento y traslados desde y hacia el aeropuerto.

Así también, se especifica que el transportador realizará las gestiones necesarias para reubicar a los pasajeros a los cuales las demoras les implique la pérdida de un vuelo en conexión.

Por otra parte, se refiere que de mediar cancelación de vuelo el transportador deberá adoptar alguna de las siguientes medidas:

- a. Adoptar las gestiones que se encuentren a su cargo para reubicar a los pasajeros a los cuales la cancelación les implique la pérdida de un vuelo de conexión;
- b. Incluir a los pasajeros en el vuelo inmediato posterior del mismo transportador para su destino;
- c. Endosar su contrato de transporte incluyendo conexiones con espacio confirmado cuando sea aceptable para el pasajero, o
- d. Reencaminar al pasajero por otra ruta hacia el destino indicado en el contrato por los servicios del transportador o en los servicios de otro transportador, o por otro medio de transporte, en estos últimos casos sujeto a disponibilidad de espacio.

Finalmente, se estipula que aquellos pasajeros que, voluntaria y expresamente, realicen el transporte en alguna de las condiciones detalladas anteriormente no tendrán derecho a efectuar ningún tipo de reclamo posterior al transportador. Ello, sin perjuicio

de ser beneficiado con los servicios incidentales que provea el transportador a su cargo ante esta situación.

CAPÍTULO VI “CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE EQUIPAJES” (ARTS. 50 A 62)

En este Capítulo nos interesa, particularmente, detenernos. Se contempla —como era de esperar— el tratamiento del equipaje registrado, no registrado, declarado y se identifica, entre otros supuestos, aquello que el pasajero no debe incluir en su equipaje (Art. 60). Razón por la cual, tendría sentido que el transportista se encontrara, por razones de seguridad, facultado a inspeccionar el equipaje del pasajero aún en su ausencia (Art. 59).

Ahora bien, bajo el artículo 61 de este Reglamento se prevé el régimen de responsabilidad y sancionatorio del transportista para el supuesto de configurarse la pérdida o el retraso del equipaje registrado (por un lado) y el daño al equipaje registrado (por otro lado); casos en los cuales corresponderá presentar el protesto y no la “protesta”, que es centralmente el nombre técnico que se emplea en el CA a los fines de la realización de un reclamo.

A su vez, se indican los plazos para la realización y presentación del protesto en 10 días (en caso de pérdida) y de 21 días (en caso de retraso) como así también en 3 o 7 días según se trate de un transporte interno o internacional, respectivamente.

Además, se alude a que con relación al daño causado al equipaje registrado debe efectuarse una distinción entre si se está frente a un daño menor (concebido como aquél que no afecta la funcionalidad del equipaje o que pudiera ser producto del manipuleo necesario para su transporte) o de un daño mayor (al cual podríamos identificar, de esa forma, por excepción) porque se está frente a un daño que afecta de manera directa la funcionalidad del equipaje registrado. Supuesto, este último, en el que se establece que resultará procedente un límite indemnizatorio de hasta TRES (3) argentinos oro por bulto.

Se añade que, según lo establezcan las Regulaciones del Transportador, éste deberá adoptar una de las siguientes medidas: reparar el daño cuando sea posible, sustituir el equipaje dañado por uno equivalente o indemnizar al pasajero. Indudablemente, las normas de este Reglamento modifican las normas del CA.

Sin embargo, ni en la parte dispositiva del Decreto N° 809/24 ni en sus considerandos se dejó asentado que la emisión del Anexo I importaba una modificación a los artículos del CA que refieren al régimen de responsabilidad del transportista, en particular, por producción de daños al equipaje registrado en el sentido en que hemos explicitado.

La circunstancia de que en el décimo sexto considerando del Decreto N° 809/24 se haya expresado “*Que atento la especificidad de la materia aeronáutica, resulta imprescindible reglamentar (...) el régimen de responsabilidad del transportador*” suponía cuanto menos eso: reglamentar el CA. Aunque, de la lectura de la parte dispositiva surge que se ha intentado ir más allá y realizar algunas reformas de fondo, ¿no les parece?

Si observamos con atención, los plazos para la elaboración y presentación del protesto, los límites indemnizatorios que resultan procedentes para aquello que podríamos denominar daño mayor en el equipaje registrado y las tipologías de daños previstas en uno y otro texto normativo (esto es: los previstos en el CA y en el Anexo I al Decreto bajo análisis) son distintos.

¿Es que acaso se tuvo la pretensión de proyectar un nuevo régimen de responsabilidad del transportista en materia de equipaje registrado a partir de un Decreto emitido en los términos de los incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN respecto de un CA (Ley)?

¿O en realidad lo prescripto en el Reglamento que estamos tratando en materia de equipaje registrado no resultará en forma alguna aplicable dado el orden de prelación normativa al que refiere el artículo 3° del Anexo I al Decreto N° 809/2024 que, en el caso de transporte aéreo interno, le asigna primacía a las prescripciones normativas del CA por sobre las de este Reglamento y en el de transporte aéreo internacional, le asigna primacía a las de los instrumentos internacionales y a las del CA por sobre las normas que conforman este Reglamento? Quizá con el devenir del tiempo la jurisprudencia tenga algo para decir en relación a esto.

CAPÍTULO VII “PROGRAMA DE PASAJEROS FRECUENTES” (ART. 62)

Bajo este capítulo se encuentran previstas las condiciones bajo las cuales se sustanciarán los Programas de Pasajeros Frecuentes. Tema que ha sido poco desarrollado en la doctrina y que, seguramente, dará lugar a la elaboración de producciones académicas. Este es otro punto en que la comunidad aeronáutica deberá seguir avanzando.

CAPÍTULO VIII “DERECHO AL TRANSPORTE DE Y CON ANIMALES” (ARTS. 63 A 68)

En este capítulo se establece que los animales domésticos serán aceptados para ser transportados en cabina o en bodega bajo un determinado acondicionamiento y recibirán, al mismo tiempo, un debido trato (Cfr. artículo 63) o trato digno (cfr. artículo 66) por parte del transportador.

Se ha tenido en cuenta que todo pasajero tiene derecho a que se transporten animales domésticos. Éstos podrán ser transportados en cabina (Cfr. las Regulaciones del Transportador) y estar sujeto a un cargo (Cfr. Regulaciones del Transportador) o, bien ser transportados en bodega, en el mismo vuelo que el pasajero. En este último caso, además de abonarse los cargos que correspondan (Cfr. Regulaciones del Transportador), se les aplicará la técnica y comercialmente la naturaleza jurídica del régimen del contrato de transporte aéreo de equipaje.

A su vez, se prevé la realización del transporte de animales, a partir de la existencia de un pasajero que revista visión o audición disminuida y/o se encuentre físicamente impedido o con otras necesidades y necesite, en consecuencia, estar acompañado por un animal de servicio. En tal caso, se establece que el transporte de dicho animal podrá ser gratuito (Cfr. las Regulaciones del transportador) (Cfr. Art. 66).

Así también, se contempla la realización del transporte de animales en cabina a partir de la existencia de un pasajero que requiera ser acompañado con un animal de asistencia emocional. En tal caso, se establece que el transporte del animal doméstico será gratuito (Cfr. Art. 67).

Como vemos, estos tres supuestos (derecho de todo pasajero al transporte de animales en cabina y bodega⁵³; derecho de los pasajeros con visión o audición disminuida y/o físicamente impedidos o con otras necesidades a ser transportados con animales de servicio en cabina⁵⁴ y derecho de los pasajeros que necesiten ser acompañados con animales de asistencia emocional a ser transportados con éstos en cabina⁵⁵) constituyen una clara ejemplificación del lugar central y de preponderancia que se le atribuyó al

53 | Derecho del todo pasajero al transporte con animales y de animales, respectivamente.

54 | Derecho del pasajero con visión o audición disminuida y/o físicamente impedido o con otras necesidades a ser transportado con animales.

55 | Derecho del pasajero que requiera asistencia emocional a ser transportado con animales.

pasajero — concebido, ante todo, como persona humana— en el contenido del Anexo I al Decreto N° 809/2024.

CAPÍTULO IX “CONDICIONES GENERALES DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR” (ARTS. 69 Y 70):

En el artículo 69 de este capítulo se establece que a los fines de la determinación del régimen de responsabilidad del transportador en caso de producción de daños personales a los pasajeros (esto es: lesiones o muertes), se tendrá en cuenta el período de ejecución del contrato de transporte aéreo; el cual no se extiende a los hechos ocurridos en el ámbito aeroportuario previo al embarque ni a los hechos ocurridos en el ámbito aeroportuario posteriores al desembarque del pasajero fuera de la zona estéril. Zona ésta que fuera definida en el artículo 1° del Reglamento bajo análisis.

Recordemos, en esta oportunidad —por las dudas— cómo define el Reglamento a la expresión zona estéril: “(...) *sector comprendido entre la zona de preembarque y la aeronave, cuyo acceso está delimitado y asignado por la autoridad aeroportuaria y sirve para la permanencia del pasajero que aguarda el embarque de un determinado vuelo*”.

A su vez, se precisa que el daño es previo al embarque cuando se produce antes del ingreso del pasajero a la aeronave y que es posterior al desembarque, cuando el daño se produce fuera de la aeronave y luego de que el pasajero abandone la zona estéril.

Por otro lado, en su artículo 70 se establece que el transportador responderá si durante el transporte se producen daños personales: lesiones o muertes (pasajeros) o, bien, daños materiales (en el texto del Reglamento se alude al equipaje registrado).

En caso de demora en la entrega del equipaje —no explicita a qué tipo de equipaje se refiere pero podemos interpretar que se ha proyectado dicho artículo teniendo en mira, sustancialmente, el equipaje registrado— sea por razones técnicas o meteorológicas se prevé que el transportador no responderá, salvo que medie negligencia probada. Supuesto en el cual, responderá conforme los límites de responsabilidad “(...) *previstos en las leyes y los Tratados e Instrumentos Internacionales Ratificados por la REPÚBLICA ARGENTINA*”. Es decir, de alguna manera nos remite al CA.

Seguido a ello, se aclara que la responsabilidad del transportador no excederá el monto de los daños probados. Esto es distinto al régimen de responsabilidad previsto en el CA; donde se empleó otro criterio: “*La responsabilidad del transportador queda*

limitada hasta una suma equivalente de (...)” (Cfr. primera norma del artículo 145 del CA). Pero, claro, de inmediato volvemos a recordar que el Reglamento bajo análisis (¿se acuerdan?) le asigna, a los fines de su aplicación, prelación normativa a las normas contenidas en el Reglamento bajo estudio por sobre aquellas que integran el CA (Ver inciso b del artículo 3º del Reglamento).

En otro orden de ideas, se establece como causal de exclusión de responsabilidad del transportador, la circunstancia de que se produzcan lesiones a un pasajero o daños a su equipaje por pertenencias que contiene el propio equipaje del pasajero. Frente a este supuesto, podemos imaginar que mientras el primero de los casos mencionados refiere al equipaje no registrado; el segundo al equipaje registrado y no registrado.

Así también, se alude a que cualquier exclusión o limitación de responsabilidad del transportador se aplicará y se hará extensiva en beneficio de sus agentes, empleados y representantes y de aquellas personas cuya aeronave sea utilizada por el transportador y de sus agentes, empleados y representantes.

Más se aclara, seguidamente, que ninguna disposición contenida en este Reglamento implicará la renuncia a cualquier exclusión o limitación de responsabilidad del Transportador contemplada en Tratados e Instrumentos Internacionales que hubiese ratificado la República Argentina o en leyes aplicables.

CAPÍTULO X “DISPOSICIONES GENERALES” (ARTS. 71 Y 72)

En este capítulo se menciona el plazo de prescripción de la acción. El mismo, se estableció en UN (1) año para el transporte aéreo interno y en DOS (2) años en caso del transporte aéreo internacional; contados a partir de la llegada, para el caso de demoras o pérdidas; desde el día en que debió llegar la aeronave al punto de destino, en el caso de cancelación del vuelo; desde la detención del transporte, en el caso de daños derivados de la referida cancelación; a partir de la declaración de ausencia, o de la lesión o del fallecimiento del Pasajero, en el caso de daños personales. Finalmente, se aclara que en los documentos de transporte no utilizados el plazo de prescripción se contará desde la fecha de emisión.

ANEXO II AL DECRETO N° 809/24

En cuanto a su **Anexo II** “Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga” señalamos que, desde el punto de vista de su estructura el mismo adolece de una estructura normativa interna en el sentido en que hemos visto anteriormente. Destacamos que, sin perjuicio de ello, lo integran DIECISIETE (17) artículos.

De manera similar al Anexo I del Decreto bajo análisis, se proyecta un artículo 1° con las definiciones de aquellos términos que se emplean a lo largo de dicho Anexo. Dentro de ellos, encontramos algunos como los siguientes: agente, carga, consignatario, días (computables en días corridos, incluyendo domingos y feriados), embarque, expedidor, flete, guía aérea, registro de embarque, regulaciones del transportador, servicio accesorio, servicio de entrega, servicio de recolección, entre otros.

En cuanto al ámbito de aplicación de las normas que integran este Anexo corresponde mencionar que resulta prácticamente similar al de aquél que fuera mencionado en el Anexo I más con la particularidad de que, en este caso en concreto, el objeto de transporte es la carga. De ahí que se aluda a la expresión: “(…) *La presente Reglamentación será aplicable al Transporte Aéreo regular y no regular, interno e internacional de carga, que exploten en la REPÚBLICA ARGENTINA, tanto empresas nacionales como extranjeras, cualquiera sea el lugar de celebración del contrato*”. (Cfr. primer párrafo del artículo 2°).

A su vez, en igual sentido que en el Anexo I, se prevé que en caso de incompatibilidad entre las normas de éstas Condiciones Generales (Anexo II) y las de las Regulaciones del Transportador, prevalecerán las mencionadas en las Condiciones Generales (Cfr. tercer párrafo del artículo 2°). Lo cual, en la mayoría de los casos, llevará muy posiblemente a los transportadores de carga aérea a adecuar sus contratos.

Con respecto a la prelación normativa a la que se hace referencia en el último párrafo del artículo 2° de este Anexo advertimos que resulta disímil a aquélla a la que se hiciera mención en el Anexo I. Ello así, por cuanto en el artículo 2° del Anexo II, se establece lo siguiente:

“PRELACIÓN NORMATIVA. El Transporte Aéreo de Cargas y/o mercancías estará sujeto a lo dispuesto en los Tratados y/o Convenios Internacionales que resulten aplicables a la materia, y en leyes, decretos, y en reglamentos técnicos, regulaciones, resoluciones y disposiciones dictadas por la autoridad de aplicación”.

Se trata de un artículo, el concerniente a su ámbito de aplicación, que no remite al orden de prelación que se proyectaría en el artículo 2º del CA. Por el contrario, crea su propio orden de prelación normativa ¿Por qué no se pensó en encuadrar a las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga en tanto fuente “reglamentos complementarios” del artículo 2º del CA? ¿Por qué, la necesidad de prever algún otro orden de prelación a aquél que se encontraría consagrado en el artículo 2º del CA?

Así también, se prevé que el expedidor (o el agente a quien éste designe) —quien tendrá derecho de disposición respecto de la carga y sólo podrá ejercerlo si posee y presenta el ejemplar de la guía aérea que le fuese entregado— es responsable de que la carga se encuentre embalada de manera adecuada para que el transporte se realice de forma segura y no se produzcan daños personales ni materiales. A lo cual, se le adiciona la circunstancia de que el expedidor debe asegurarse que la misma se encuentre rotulada en forma legible con el nombre y dirección del expedidor como así también del consignatario.

En otro orden de ideas, dentro de aquello que pudiera constituir objeto de carga del transporte aéreo se encuentra la carga aceptable solamente bajo condiciones especiales (mercancías peligrosas, perecederas, frágiles, animales vivos, restos humanos y otras cargas especiales); con relación a las cuales —cabe señalar— se tendrán en cuenta las prescripciones normativas de las Regulaciones del Transportador. Así también, se contempla la posibilidad de transportar contenedores. Supuesto éste que quedará también sujeto a las regulaciones del transportador.

Una de las prescripciones normativas que resalta respecto del transportador es que comprometerá sus mejores esfuerzos para transportar la carga con razonable prontitud y diligencia. A partir de ello, es que se encuentra facultado a sustituir transportadores u otros medios de transporte sin siquiera efectuar preaviso. Incluso, se establece que el transportador no tiene la obligación de preavisar en aquellos casos en que decidiese cancelar, finalizar, desviar, posponer, demorar, anticipar cualquier vuelo o continuarlo con toda o alguna parte de la carga en caso de considerar necesario dicho proceder por causa de hechos que se encontrasen fuera de su control o que no pudieran haber sido razonablemente previstos o anticipados al momento en que la carga fue aceptada.

Así también, se explicita que los embarques son aceptados para transporte desde su recepción en la terminal de Cargas del Transportador u oficina de aeropuerto en el

lugar de partida hasta el aeropuerto en el lugar de destino. Sin embargo, se menciona que si el transportador tuviera disponible para su prestación, el servicio de recolección y entrega, pues podrá prestarlo.

Por otra parte, se asigna tratamiento normativo al transporte sucesivo de carga aérea.

Institución ésta que, en el CA, se encuentra prevista en el artículo 153.

Ya llegando al final del tratamiento de este Anexo —más precisamente a los artículos 12, 13 y 14— destacamos que los epígrafes de aquéllos se corresponden con los de “Responsabilidad del Transportador”; “Limitación de Responsabilidad del Transportador” y “Limitaciones sobre Reclamos y Actuaciones. Protesta”. Los cuales, a diferencia de lo que sucediera con respecto al contenido del Anexo I en lo referente a la Responsabilidad (ver artículo 61 del Anexo I); el contenido de éstos TRES (3) artículos, no efectúan cambios sustanciales en lo que al régimen de responsabilidad del transportador de carga respecta.

Por otra parte, en su artículo 15, se establece que en caso que surgieran controversias con motivo de las cuestiones previstas en este Anexo, resultará competente la Justicia Federal.

Finalmente, se expresa que ningún agente, empleado o representante del Transportador tendrá autoridad para alterar, modificar o renunciar a cualquier cláusula del Anexo bajo análisis.

ANEXO III AL DECRETO N° 809/24

En cuanto a su **Anexo III** “Reglamento de pagos indemnizatorios adelantados a la liquidación final de la indemnización que pudiese corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación comercial” señalamos que su estructura interna se corresponde con CUATRO (4) capítulos y DOCE (12) artículos. A saber:

- Capítulo I “Objeto, aplicabilidad de la norma y definiciones” (Arts. 1° a 3°)
- Capítulo II “Legitimados activos” (Arts. 4° a 6°)
- Capítulo III “Del pago” (Arts. 7° a 11)
- Capítulo IV “Competencia” (Art. 12)

CAPÍTULO I “OBJETO, APLICABILIDAD DE LA NORMA Y DEFINICIONES” (ARTS. 1° A 3°)

Este capítulo inicia precisando que el Anexo III del Decreto N° 809/2024 tiene por objeto regular los pagos adelantados a los que refiere el artículo 28 del “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional” que fuera suscripto oportunamente en la Ciudad de Montreal (Canadá) el día 28 de mayo de 1999 aprobado por Ley N° 26.451 (Cfr. Art. 1°).

Asimismo, se aclara que las normas que lo integran se aplican a todas las compañías aéreas que presten servicios de transporte aéreo de pasajero, sean regulares o no regulares, internos o internacionales (Cfr. Art. 2°).

Seguidamente, obran plasmadas las definiciones de cada uno de los términos que se entendió que resultaban menester explicitar en el Reglamento bajo análisis. Dentro de ellas, se ha previsto la definición de: accidentes de aviación (tanto respecto de las aeronaves tripuladas como no tripuladas), Autoridad Aeronáutica Nacional (respecto de la cual se aclara que es la ANAC)⁵⁶; Convenio de Montreal de 1999; derechohabiente; daño; días (computables en días corridos); incidente grave; pago adelantado; transporte aéreo de pasajeros; transporte aéreo internacional y transporte aéreo interno; víctima, entre otros.

CAPÍTULO II “LEGITIMADOS ACTIVOS” (ARTS. 4° A 6°)

Se define a aquellos sujetos que se encuentran legitimados al cobro de pagos indemnizatorios adelantados. Dentro de los cuales se encuentran: el pasajero lesionado o, en caso que se produzca la muerte de éste como consecuencia de la producción de un accidente de aviación, su derechohabiente (Cfr. Art. 4°).

Si el pago anticipado se efectúa respecto del derechohabiente de la víctima, éste deberá presentar al transportista todos los documentos necesarios para acreditar su vínculo con el pasajero, de conformidad con lo requerido en la normativa vigente en la República Argentina (Cfr. Art. 5°).

56 | En el marco de este Anexo, advertimos que se da un paso más con respecto a lo establecido, inicialmente, en el artículo 108 del CA modificado por el DNU N° 70/23 (el que fue derogado por el artículo N° 6 del DNU-2024-941-AN-PTE) y lo prescripto, posteriormente, en el artículo 2 bis del CA (artículo que se incorporó en el CA por medio del artículo 1° del DNU-2024-941-AN-PTE); ambos los cuales se circunscriben a expresar que la Aeronáutica Nacional es ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil.

Así también, se alude a que el transportista del vuelo en que se produjo el siniestro y/o su aseguradora subrogada, harán el control de la documentación de identidad de la víctima y de las personas legitimadas que se presenten al cobro del adelanto indemnizatorio (Cfr. primer párrafo del Art. 6°).

CAPÍTULO III “DEL PAGO” (ARTS. 7° A 11)

Se enfatiza la existencia de un plazo no mayor a QUINCE (15) días corridos desde que se encontrasen debidamente identificadas las personas con derecho al cobro del adelanto indemnizatorio, para que el transportista abone sin demora, el importe que les correspondiese de manera proporcional a los prejuicios económicos sufridos (Art. 7°). El plazo que se introdujo lo fue a los fines de tornar inmediata la realización del pago de la compensación. De ahí la denominación del epígrafe del artículo 7°: “COMPENSACIÓN INMEDIATA”.

Seguidamente, se alude a la suma integrante a la que dará lugar el pago adelantado. A tales efectos, se efectúa una distinción en el siguiente sentido: si media muerte o presunción razonable de muerte o, en su caso, lesiones.

Si ocurriese lo primero (muerte o presunción razonable de muerte) se establece que el pago indemnizatorio adelantado se realizará por un monto que podrá ascender hasta la suma de DIECISEIS MIL DERECHOS ESPECIALES DE GIRO (DEG 16.000) a la cotización del día anterior al momento del pago. En cambio, si ocurriese lo segundo (lesiones), se establece que la víctima tendrá derecho al pago de todas sus prestaciones médicas hasta la concurrencia con el límite de responsabilidad o el que corresponda por la legislación aplicable (Cfr. primera y segunda norma del Art. 8°).

Los pagos indemnizatorios adelantados se efectuarán, en principio, en la misma moneda de pago que la utilizada para pagar la tarifa del documento de viaje (Cfr. Art. 9°) y, además, no suponen reconocimiento alguno de responsabilidad. El cual será tomado en cuenta de los importes que deba abonar el transportista en la liquidación final y/o judicial del accidente de aviación (Cfr. Art. 10).

La regla general es que los pagos indemnizatorios adelantados no resultarán reembolsables a menos que se pruebe con posterioridad alguno de los siguientes supuestos:

- a. Que la persona cometió fraude en la prueba del vínculo,
- b. Que la persona no tenía derecho a indemnización o
- c. Que la persona (víctima) y/o el beneficiario fueron causantes del accidente.

CAPÍTULO IV: "COMPETENCIA" (ART. 12)

Finalmente, el artículo 12 que conforma este capítulo refiere que, en caso que se generen controversias por cuestiones derivadas de lo establecido en las normas que integran el Anexo III, resultará competente la Justicia Federal de conformidad con lo establecido en el artículo 116 de la CN y 198 del CA.

El Decreto bajo análisis importa un punto de inflexión en el transporte aéreo y en los derechos de los pasajeros, que, con los matices señalados, ha traído una actualización en la materia. Necesaria, por cierto.

A su vez, en ciertos aspectos, ha avanzado, a nuestro entender, sobre la normativa de fondo. Ello, en el claro intento de brindarle preponderancia a la protección del pasajero frente al transportista; paradigma muy diferente al vigente al momento de la sanción de la Ley N° 17.285.

Aprovechamos la oportunidad que nos ofrece este trabajo para poner de manifiesto que uno de los autores de dicho Decreto⁵⁷ se encontraba trabajando, mientras estábamos finalizando la redacción de este libro, en un comentario exhaustivo con respecto a su contenido. El cual, a la fecha de edición de este libro escrito en coautoría, se encontrará muy prontito en las librerías.

Tiempo al tiempo. La casuística y la jurisprudencia de los Tribunales será la que nos informe acerca de la puesta en práctica de este Decreto.

57 | VASSALLO, Carlos María.



C. TURBULENCIAS EN CRUCERO

En esta fase efectuamos un análisis con relación a todos aquellos

Decretos autónomos
Decretos reglamentarios

que se emitieron durante la auditoría que realizaron los inspectores de la *Federal Aviation Administration* a la ANAC y luego de culminado ésta. Tengamos presente que la misma se correspondió con una de las auditorías internacionales más importantes que tuviera que atravesar nuestro país con respecto a la aviación civil argentina a los fines de sostener su categoría internacional y evitar así su caída.

Algunas de las expresiones claves que encontrarán bajo este subtítulo son:

Infracciones ~ Privatización de Aerolíneas Argentinas S.A
~ Reglamentación al artículo 2° del CA ~ Sustitución del
artículo 3° del Decreto N° 825/2024 ~ Procedimiento para
la aplicación de los artículos 106 y 107 del CA ~ Segunda
modificación al Código Aeronáutico Argentino.

DECTO-2024-816-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	10 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	11 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	12 de septiembre de 2024
Y Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 del artículo 99 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-56068017-APN-DGD#MTR; Leyes Nros. 13.891 y 17.285 (y sus modificatorias); Decretos PEN Nros. 326/1982, 2352/1983, 239/2007, 1770/2007, 70/23 y 599/24; Resolución N° 6/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 77693374-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 94606456-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Aprobación del Anexo “Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil” (IF-2024-95255864-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º); —Instrucción a la Autoridad Aeronáutica a dictar medidas que resulten necesarias a los fines de la aplicación del Reglamento al que refiere el artículo 1º (Cfr. artículo 2º), y —Derogación de los Decretos Nros. 326/1982 y 2352/1983 (Cfr. artículo 3º).

Anexo “Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil”	
Identificación	IF-2024-95255864-APN-SSTA#MEC
Estructura normativa Interna	Lo integran DOS (2) Títulos. El primero de ellos tiene CINCO (5) capítulos y el segundo de ellos, DIEZ (10). Cuenta con y un total de CINCUENTA Y DOS (52) artículos
Autoridad de Aplicación del contenido del Reglamento (Anexo)	ANAC
Actores convocados al cumplimiento del contenido de la Reglamentación	Cada uno de los sujetos que obran identificados en los DIEZ (10) capítulos del Título II del Anexo que, llegado el caso, podrían llegar a cometer infracciones.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Infracciones, gravedad de las infracciones, sanciones, procedimiento de comprobación y juzgamiento de las infracciones aeronáuticas, atenuantes y agravantes, pago voluntario, Autoridad Delegada.

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-816-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 11 de septiembre de 2024 —fecha a partir de cuyo día siguiente comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 4º)— se aprobó el Anexo “Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil” (IF-2024-95255864-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º); se instruyó a la Autoridad Aeronáutica a dictar medidas que pudieran resultar necesarias a los fines de la aplicación del Reglamento en cuestión (Cfr. artículo 2º) y se derogaron los Decretos Nros. 326/1982 y 2352/1983 (Cfr. artículo 3º).

Los fundamentos que se brindaron a los fines de su emisión fueron los siguientes:

- a. La emisión del Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil encontraba sustento en el artículo 208 del CA que fuera modificado por el DNU N° 70/23 en el que, precisamente, se había establecido que el Poder Ejecutivo Nacional iba a emitirlo, y
- b. Resultaba menester actualizar el régimen de infracciones de la aviación civil bajo un único cuerpo normativo que contuviese las normas de los Decretos Nros. 326/82 y 2352/83, aquellas de la Resolución N° 80/2013 del ORGANISMO REGULADOR EL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS y sus

modificatorias: relativas a los explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura, o bien las relativas a los prestadores de servicios de navegación aérea, agentes con poder de policía delegado, Centro de Instrucción o Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CIAC o CEAC), Centro Médico Aeronáutico Examinador (CMAE), Médico Examinador Aeronáutico (AME), pilotos y propietarios o explotadores de RPA o del Sistema de Aeronaves Remotamente Tripuladas (RPAS).⁵⁸

Así también, se puso énfasis en que en oportunidad de elaborarse el Reglamento se tuvo en cuenta:

- ✓ El contenido de los artículos 135 y 136 del CA modificado por el DNU N° 70/23.
- ✓ La circunstancia de que el procedimiento al que debía dar lugar la comisión de infracciones a partir de la normativa que regirá la aeronáutica civil debía ser dinámico, eficaz y bajo la estricta observancia de la garantía del debido proceso en el procedimiento administrativo.

Por otra parte, se plasmó la necesidad de idear, oportunamente, un procedimiento ágil entre el MINISTERIO DE DEFENSA, el MINISTERIO DE SEGURIDAD y la SECRETARÍA DE TRANSPORTE para el recupero de los gastos que generasen los procedimientos de interceptación de aeronaves, en relación con las infracciones derivadas de los “Tránsitos Aéreos Irregulares” (TAIs).

En cuanto a su **Anexo** señalamos que, desde el punto de vista de su estructura normativa interna, el mismo contempla la siguiente:

- Título I
 - Capítulo I “Disposiciones generales” (Art. 1° y 2°)
 - Sección I “Procedimiento” (Arts. 3° a 5°)
 - Sección II “Normas de Derecho Internacional” (Arts. 6° a 10)

58 | En oportunidad de debatirse la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A, el Subsecretario de Transporte Aéreo expresó: “Otro decreto que ha dictado el Gobierno es el 816 del 2024, que por primera vez instaura un régimen general de infracciones sobre la aviación civil, que ya no contempla aspectos sesgados, sino que contempla por primera vez infracciones que se producen en el ámbito aeroportuario o de la navegación aérea”. Disponible en: <https://www.diputados.gov.ar/prensa/noticia/CON-FUNCIONARIOS-DIPUTADOS-COMENZO-A-DEBATIR-LA-PRIVATIZACION-DE-AEROLINEAS-ARGENTINAS/> (Fecha de consulta: 13/10/2024).

- Capítulo II “De las sanciones” (Arts. 11 a 13)
- Capítulo III “De los atenuantes y agravantes” (Art. 14)
- Capítulo IV “De la rehabilitación” (Art. 15)
- Capítulo V “Del pago” (Arts. 16 a 18)
- Título II
 - Capítulo I “Infracciones relativas al transporte aerocomercial” (Cfr. Arts. 19 a 22)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 20)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 21)
 - Sección III “Con carácter leve” (Art. 22)
 - Capítulo II “Infracciones relativas al trabajo aéreo” (Art. 23 a 26)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 24)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 25)
 - Sección III “Con carácter leve” (Art. 26)
 - Capítulo III “Infracciones cometidas por el personal aeronáutico” (Arts. 27 a 30)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 28)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 29)
 - Sección III “Con carácter leve” (Art. 30)
 - Capítulo IV “Infracciones de los prestadores de servicios de navegación aérea” (Art. 31 a 34)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 32)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 33) Sección III “Con carácter leve” (Art. 34)
 - Capítulo V “Infracciones de los explotadores de aeródromo, entre otros” (Art. 35 a 37)
 - Sección I “Con carácter grave” (Art. 36)
 - Sección II “Con carácter leve” (Art. 37)

- Capítulo VI “Infracciones de servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general” (Art. 38 a 40)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 39)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 40)
 - Sección III “Con carácter leve” (Art. 41)
- Capítulo VII: “Infracciones de los titulares de certificados de piloto a distancia de aeronaves remotamente tripuladas (RPA) y de los propietarios o explotadores de RPA o del sistema de aeronaves remotamente tripuladas (RPAS)” (Art. 42 a 44)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 43)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 44)
- Capítulo VIII: “Infracciones de los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil (CIAC y CEAC) y/o instructores independientes de vuelo” (Art. 46 a 48)
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 47)
 - Sección II “Con carácter grave” (Art. 48)
- Capítulo IX “Infracciones del Centro Médico Aeronáutico (CMAE) y del médico examinador aeronáutico (AME)” (Art. 49)
- Capítulo X “Infracciones de la autoridad delegada” (Art. 50 a 52).
 - Sección I “Con carácter muy grave” (Art. 52)

A continuación, vamos a mencionar —porque siempre habrá oportunidad de recurrir a la lectura del aludido Anexo para aquél al que le interese— algunas de sus notas distintivas.

En los artículos 1º y 2º se encuentra previsto el ámbito de aplicación de las normas que conforman el Reglamento General de Infracciones; dado que como bien se establece en su artículo 3º, el procedimiento de comprobación y juzgamiento de las infracciones aeronáuticas se regirá por la normativa que, oportunamente, emita la Autoridad Aeronáutica. En cuyo caso, se aplicará de manera subsidiaria lo dispuesto en la Ley N°

19.549 y sus modificatorias. De ahí entonces que, a este Reglamento, se lo haya denominado “*Reglamento General (...)*”.

Recapitulemos: el ámbito de aplicación de las normas del Anexo se encuentra previsto en los artículos 1º (casos en que se aplica) y 2º (caso en que, en principio, no se aplica).

En efecto, en su artículo 1º se establece:

“ARTÍCULO 1º.- Ámbito de aplicación. Serán pasibles de sanciones las personas humanas o jurídicas, nacionales o extranjeras, que, en ocasión del desarrollo de actividades relativas a la aeronáutica civil, no observen las disposiciones del CÓDIGO AERONÁUTICO, de las leyes vigentes y de sus reglamentaciones y demás normas que dicte la Autoridad Aeronáutica”.

Por su parte, el artículo 2º prescribe:

“ARTÍCULO 2º.- Funciones específicas. Las disposiciones de la presente reglamentación no serán de aplicación a las aeronaves militares, policiales, aduaneras, de Estados nacionales o extranjeros) que requieran para el cumplimiento de sus funciones específicas aplicar procedimientos especiales y apartarse de las normas civiles referentes a la circulación aérea, circunstancia que el explotador o comandante, en su caso, comunicará a la Autoridad Aeronáutica y/o a la Autoridad Aeronáutica Militar Nacional, con la anticipación necesaria, a fin que puedan adoptarse las pertinentes medidas de seguridad”.

Así también, señalamos que bajo la Sección II “Normas de Derecho Internacional Privado” se establece, entre otros supuestos, de qué modo se procederá en aquellos casos en que se cometiera una infracción en nuestro país por la operación de una aeronave de matrícula extranjera o una aeronave pública de matrícula extranjera. O, por una aeronave de matrícula argentina en jurisdicción extranjera.

El Régimen bajo análisis prevé la existencia, en función de la gravedad de la infracción de que se trate, de TRES (3) tipos de infracciones: infracciones leves, graves y muy graves (Cfr. artículo 11).

Al mismo tiempo, se proyectaron CINCO (5) tipos de sanciones: apercibimiento; multa de hasta la suma de TRESCIENTOS ARGENTINOS ORO (300), suspensión temporaria de hasta SEIS (6) meses; Inhabilitación de Certificados de Idoneidad (temporaria de hasta 2 años como así también definitiva); cancelación; suspensión preventiva o cancelación.

Con respecto a los atenuantes y agravantes a los que refiere el artículo 14 indicamos que no se ha acudido, desde el punto de vista de la buena técnica legislativa, a efectuar una identificación con sentido diferenciador de aquéllos. Lo cual, torna dificultosa su interpretación. Además, advertimos que los incisos 1 y 2 del artículo 14 son antes que atenuantes y agravantes, criterios de valoración.

En alusión al pago voluntario previsto en el artículo 16 del Anexo —al que el artículo 208 del CA modificado por el DNU N° 70/23 ya había hecho mención— se establece que resultará procedente en caso de haberse cometido una infracción que pudiese dar lugar a la imposición de una sanción de multa. En ese supuesto, el pago se realizará en las condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica, siempre que la comisión de dicha infracción no hubiese comprometido la seguridad operacional generando daños a personas o cosas.

Posteriormente, en los artículos 19 a 52 del Anexo se contemplan las distintas infracciones —de gravedad leves, graves y muy graves (por lo general) aunque también las hay sólo graves y muy graves como así también sólo muy graves— que proceden con respecto a cada uno de los sujetos; las cuales obran identificados en diversos capítulos. Sujetos, cabe destacar, respecto de los que se establece —en función de la gravedad que revista la infracción cometida— el tipo de sanción que, a priori, podría aplicársele.

Veamos en concreto, quiénes son los sujetos que podrían llegar a cometer infracciones:

- a. Titulares de un permiso interno o internacional de operación y/o vuelo, propietarios, poseedores o explotadores de aeronaves civiles, así como a los operadores y concesionarios. (Cfr. Capítulo I “Infracciones relativas al transporte aerocomercial”, Arts. 19 a 22);
- b. Personas que realicen actividades de trabajo aéreo (Cfr Capítulo II “Infracciones relativas al trabajo aéreo”, Arts. 3 a 26);

- c. Personal aeronáutico” (Cfr. Capítulo III “Infracciones cometidas por el personal aeronáutico”, Arts. 27 a 30);
- d. Prestadores de Servicios de Navegación Aérea, incluyendo entre otros el Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), el Servicio de Información Aeronáutica (AIS), el Servicio de Comunicaciones Aeronáuticas (COM), el Sistema de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), el Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea (MET) y el Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo Instrumental (IFPDS) (Cfr. Capítulo IV “Infracciones de los prestadores de servicios de navegación aérea”, Arts. 31 a 34);
- e. Explotador, concesionario y/o responsable de la infraestructura, tenedor, propietario, jefe o encargado y/o usuario, de un aeródromo o de un inmueble utilizado habitual o periódicamente para realizar actividad aérea (Cfr. Capítulo V “Infracciones de los explotadores de aeródromo, entre otros”, Arts. 35 a 37);
- f. Servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general (Cfr. Capítulo VI “Infracciones de servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general”, Arts. 38 a 40);
- g. Titulares de certificados de Piloto a Distancia de Aeronaves Remotamente Tripuladas (RPA) y de los Propietarios o Explotadores de RPA o del Sistema de Aeronaves Remotamente Tripuladas (RPAS) (Cfr. Capítulo VII: “Infracciones de los titulares de certificados de piloto a distancia de aeronaves remotamente tripuladas (RPA) y de los propietarios o explotadores de RPA o del sistema de aeronaves remotamente tripuladas (RPAS)”, Arts. 42 a 44);
- h. Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CIAC y CEAC) y/o instructores independientes de vuelo (Cfr. Capítulo VIII: “Infracciones de los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil (CIAC y CEAC) y/o instructores independientes de vuelo”, Arts. 46 a 48), y
- i. Sujetos investidos con facultades de Autoridad Delegada por parte de la Autoridad Aeronáutica (Cfr. Capítulo IX “Infracciones del Centro Médico Aeronáutico (CMAE) y del médico examinador aeronáutico (AME)”, Art. 49).

DECTO-2024-825-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	13 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	16 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	16 de septiembre de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 de la CN) y de ejecución (Cfr. inciso 2 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-95936598-APN-DGD#MT; Ley N° 17.285 y sus modificatorias y Decreto N° 70/23.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (IF- 2024-96259731-APN-DGAJ#MT) y la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024-99350677-APN-DGAJ#SLYT y IF-2024-99959570-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Incisos 1 y 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Aprobación del Anexo “Reglamentación del artículo 2º de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias (CÓDIGO AERONÁUTICO)” (IF-2024-99394223-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º). —Designación de la SECRETARÍA DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL del MINISTERIO DE CAPITAL HUMANO como Autoridad de Aplicación de la Reglamentación a la que se alude en el artículo 1º y asignación a ésta, de la facultad de dictar normas complementarias y aclaratorias que pudiesen resultar necesarias a los fines de mejorar su implementación (Cfr. artículo 2º).

Anexo “Reglamentación del artículo 2º de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias (CÓDIGO AERONÁUTICO)”	
Identificación	IF-2024-99394223-APN-SSTA#MEC
Estructura normativa Interna	Lo integran SIETE (7) artículos
Autoridad de Aplicación del contenido de la Reglamentación (Anexo)	SECRETARÍA DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL
Actores convocados el cumplimiento del contenido de la Reglamentación	En términos generales, las partes involucradas en un conflicto colectivo de trabajo
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Conflictos colectivos de trabajo, medida de acción directa, preaviso, prestación de servicios mínimos.

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-825-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 16 de septiembre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 3º)— se aprobó el Anexo “Reglamentación del artículo 2º de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias (CÓDIGO AERONÁUTICO)” (IF-2024-99394223-APN-SSTA#MEC) (Cfr. artículo 1º) y se designó a la SECRETARÍA DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL del MINISTERIO DE CAPITAL HUMANO como Autoridad de Aplicación de la Reglamentación a la que refiere el artículo 1º; facultándosela a dictar normas complementarias y aclaratorias que pudieran resultar necesarias para mejorar su implementación (Cfr. artículo 2º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que existe un derecho constitucional concreto que prescribe que todos los habitantes de la Nación tienen derecho a comerciar, entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino; conforme las leyes que reglamenten su ejercicio (Cfr. artículo 14).

Es decir, un derecho —a poco que repasemos la CN— que se encuentra previsto en su Primera Parte, Capítulo Primero “Declaraciones, Derechos y Garantías”.

A lo cual, se le adicionó el argumento de que con la reforma que introdujo el DNU N° 70/23, la aeronáutica civil aerocomercial constituye un servicio esencial⁵⁹ (Cfr. artículo 2° CA); por lo que la histórica y tradicional interrupción total o parcial de la prestación de este servicio a la que ha dado lugar la adopción de medidas legítimas de acción directa; ameritaba idear alguna medida por la que se garantizase el equilibrio en el goce de las libertades involucradas (en este caso: el derecho a la libertad de tránsito y el derecho a la libertad de huelga). Derecho, éste último, de naturaleza constitucional al que no se lo identifica desde el punto de vista normativo. Es decir, no se hace mención en el texto del Decreto N° 825/24 al artículo 14 bis.

Con respecto a la libertad de tránsito se argumentó que la misma no es tal, desde el momento en que en la práctica se suscitan, a diario, interrupciones totales o parciales con respecto a la prestación del servicio de aeronáutica civil aerocomercial a la que este Decreto considera, por cierto, servicio público (Cfr. octavo considerando del Decreto N° 825/24). Vocablo, este último —el de “público”— que ha sido empleado por primera vez, y a esto vale la pena remarcarlo, en el marco de este Decreto.

En tal sentido, se adujo que la interrupción de dicho servicio podría:

- a. Generar consecuencias graves para la República Argentina, amenazar la seguridad o la salud de la población, afectar el suministro de insumos esenciales, dificultar la conectividad y el comercio local e internacional;
- b. Arrojar efectos en toda la cadena de valor del transporte aéreo y en las múltiples industrias que dependen de manera directa e indirecta de este medio de transporte que posibilita el traslado personas y mercancías;

59 | Volvemos a introducir el contenido de esta nota al pie a cuyo contenido ya hiciéramos alusión, en alguna otra oportunidad, a lo largo de este libro: El Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo N° 42 con fecha 25 de septiembre de 2024 hizo lugar a la medida cautelar innovativa que solicitó la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas y suspendió los efectos de los Decretos Nros. 825/2024 y 831/2024 que declaraban al transporte aéreo como servicio esencial. La aludida Asociación refirió que el DNU N° 70/23, en el que se basó el Gobierno Nacional para el dictado de las normas impugnadas fue declarado como inconstitucional por el fuero laboral, motivo por el cual conservan su vigencia el artículo 24 de la Ley N° 25.877 y el Decreto Reglamentario 272/2006; no encontrándose la actividad aeronáutica civil aerocomercial entre los servicios esenciales enumerados. Por otra parte, la Cámara Civil y Comercial Federal en oportunidad de dictar sentencia en el mes de abril de 2024 en el marco de los autos caratulados “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/ Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/Amparo” rechazó el recurso de apelación que interpuso la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas contra la sentencia de primera instancia que desestimó, con fecha 14 de febrero de 2024, la acción de amparo que fuera promovida contra el Estado Nacional a fin que se declarase la inconstitucionalidad del DNU N° 70/23 porque, entre otras cuestiones, las modificaciones que introdujo ese texto normativo supuso asignarle a la actividad aeronáutica comercial, el carácter de servicio esencial. El fundamento que esgrimió, entonces, la Cámara fue la ausencia de causa o caso en dichos actuados.

- c. Generar daños y perjuicios a los pasajeros;
- d. Dar lugar a la falta de conectividad entre ciudades y provincias entre sí y con el exterior; entre otros.

En cambio, con respecto al derecho de huelga se argumentó que conforme las decisiones del COMITÉ DE LIBERTAD SINDICAL de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT), resulta legítimo requerir un servicio mínimo en aquellos servicios de importancia trascendental para el país que por su duración o magnitud pudiesen producir daños irreversibles, poner en peligro la salud o la seguridad pública o generar consecuencias graves para un estado.

Por ello, con el objetivo de alcanzar un equilibrio entre el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito y el derecho a huelga (dos derechos constitucionales, por cierto) se creyó conveniente asegurar la prestación de un nivel de servicio mínimo de operación de la aeronáutica civil aerocomercial sin que ello importare una afectación al legítimo ejercicio del derecho a huelga de los trabajadores del sector aerocomercial.

Por su parte, el **Anexo** precisa que no solamente pueden suscitarse medidas de acción directa —expresión ésta que ya había sido empleada en el Decreto N° 825/24— sino también conflictos colectivos de trabajo que interrumpen total o parcialmente la actividad aeronáutica civil aerocomercial, pública o privada, declarada como servicio esencial por el artículo 2° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias y, hasta incluso, pudieran llegar a tener un impacto respecto de las actividades de inspección, habilitación y/o certificaciones de la Autoridad o de personas autorizadas para certificar que se encuentran sujetos a la presente Reglamentación (Cfr. artículo 1°). Es decir que, a diferencia de los considerandos del Decreto N° 825/24, su Anexo avanza un poco más con relación a la determinación de su ámbito de aplicación.

Seguidamente, se observa que una vez que se hubiese dado cumplimiento a la obligación de comunicar a la autoridad administrativa —en aras de formalizar los trámites de la instancia obligatoria de conciliación (Cfr. artículo 2° de la Ley N° 14.786)— acerca de la existencia de un conflicto que no tendría solución entre partes y, al mismo tiempo, hubiese vencido el término de QUINCE (15) días previsto en el artículo 11 de dicha ley; la parte que se propusiere ejercer medidas de acción directa que involucrasen a la actividad aeronáutica civil aerocomercial, debería preavisar de ello a la otra parte y

a la Autoridad de Aplicación. La cual, como ya lo advirtiéramos es la SECRETARÍA DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL (Cfr. artículo 2º del Decreto N° 825/24). Ese preaviso debe efectuarse en forma fehaciente y, con al menos, CINCO (5) días de anticipación a la fecha en que habrá de llevarse a cabo la medida (Cfr. artículo 2º).

El próximo paso que deberá adoptarse (Cfr. artículo 3º) es aquél que se establece en el artículo 1º del Decreto N° 831/24; al cual nos remitimos íntegramente a los fines de su lectura.

A continuación, se establece que las empresas y los prestadores de servicios de la actividad aeronáutica civil aerocomercial deberán:

- a. Garantizar la ejecución de los servicios mínimos (para lo cual deberán adoptar las medidas necesarias) y
- b. Poner en conocimiento de los usuarios y consumidores las modalidades que revestirá la prestación de los servicios durante el conflicto. Circunstancia ésta que exige detallar:
 - ✓ El tiempo exacto de iniciación y duración de las medidas y
 - ✓ La forma de distribución de los servicios mínimos garantizados (Cfr. artículo 4º).

Finalmente, obran algunas prescripciones normativas —particularmente las contenidas en los artículos 5º, 6º y 7º del Anexo— más vinculadas con cuestiones de aspecto sustancial antes que estrictamente procedimental como lo fueran sus primeros CUATRO (4) artículos.

En tal sentido, se establece que la realización de asambleas no puede ser invocada como causal a los fines de justificar una vulneración a la prestación del servicio esencial que constituye la actividad aeronáutica civil aerocomercial (Cfr. artículo 5º).

La inobservancia, por alguna de las partes del conflicto, de las normas concernientes al procedimiento conciliatorio establecido en la legislación vigente y en el Anexo al Decreto 825/2024, disposiciones dictadas por la Autoridad de Aplicación, etc. puede dar lugar, llegado el caso, a la aplicación de sanciones (ej. las contenidas en las Leyes Nros. 14.786, 23.551 y 25.212).

El incumplimiento de la prestación de servicios mínimos a los que se hace referencia en el artículo 3º del Anexo podrá generar responsabilidad con sustento en disposiciones legales, estatutarias o convencionales (Cfr. artículo 6º).

La inaplicabilidad de las prescripciones que conforman este Anexo a los servicios de navegación aérea que han sido declarados servicio público esencial por la Ley N° 27.161 y sus modificatorias importa la existencia de una tipología de servicios cuya prestación, sujeta a caracteres de seguridad operacional, regularidad y eficiencia, deberá prestarse cualquiera sea el caso (Cfr. artículo 7º).

SUSTITUCIÓN ART. 3º DEL ANEXO AL DECRETO 825/2024:
SERVICIOS MÍNIMOS

DECTO-2024-831-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	13 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	16 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	16 de septiembre de 2024
Tipo de Decreto	Decreto de ejecución (Cfr. inciso 2 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-95936598-APN-DGD#MT; Ley N° 17.285 y sus modificatorias, y Decreto N° 825/24.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (IF-2024-96259731-APN-DGAJ#MT) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024-99350677-APN-DGAJ#SLYT e IF-2024-99959570-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Inciso 2 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Sustituir el artículo 3º del Anexo al Decreto N° 825/24 (Cfr. artículo 1º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-831-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 16 de septiembre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 2º)— se sustituyó el contenido del artículo 3º del Anexo al Decreto N° 825/24 por el siguiente:

“ARTÍCULO 3º.- Dentro del plazo de VEINTICUATRO (24) horas de notificada la comunicación referida en el artículo 2º del presente Anexo, las partes deberán ponerse

de acuerdo sobre los servicios mínimos que se mantendrán durante el conflicto y las medidas laborales de su ejecución, señalando concreta y detalladamente la forma en que se ejecutarán las prestaciones, incluyendo la designación del personal involucrado. Si una vez agotado dicho término el acuerdo no fuese posible o los servicios mínimos informados resultasen insuficientes, la determinación de las materias enumeradas precedentemente será efectivizada en el término de CUARENTA Y OCHO (48) horas por la Autoridad de Aplicación, que notificará e intimará a las partes a su cumplimiento. En este supuesto se deberá tener en cuenta para la determinación de los servicios mínimos un porcentaje que en ningún caso podrá resultar inferior al CINCUENTA POR CIENTO (50 %) respecto a la actividad o prestación normal y regular de los servicios, con una escala gradual sobre la base de la duración y extensión acumulada del período de huelga y del conflicto colectivo de trabajo, garantizando la conectividad en las rutas que contaren con un solo servicio.

Cuando no hubiere acuerdo entre las partes o los servicios mínimos informados resultaren insuficientes, la Autoridad de Aplicación podrá solicitar el asesoramiento, con carácter no vinculante, de la COMISIÓN DE GARANTÍAS prevista en el artículo 24 de la Ley N° 25.877, con el fin de determinar la modalidad y característica en la ejecución de los servicios mínimos necesarios”.⁶⁰

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que resultaba necesario establecer un parámetro porcentual para la determinación de los servicios mínimos que deberían mantenerse durante el conflicto cuando no resultase posible arribar a un acuerdo entre las partes involucradas o los servicios mínimos informados resultaren insuficientes (Cfr. séptimo considerando).

60 | Una vez más, optamos por traer a colación, esta nota al pie en la que procuramos exteriorizar la circunstancia de que el Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo N° 42 con fecha 25 de septiembre de 2024 hizo lugar a la medida cautelar innovativa que solicitó la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas y suspendió los efectos de los Decretos Nros. 825/2024 y 831/2024 que declaraban al transporte aéreo como servicio esencial. La aludida Asociación refirió que el DNU N° 70/23, en el que se basó el Gobierno Nacional para el dictado de las normas impugnadas fue declarado como inconstitucional por el fuero laboral, motivo por el cual conservan su vigencia el artículo 24 de la Ley N° 25.877 y el Decreto Reglamentario 272/2006; no encontrándose la actividad aeronáutica civil aerocomercial entre los servicios esenciales enumerados. Por otra parte, la Cámara Civil y Comercial Federal en oportunidad de dictar sentencia en el mes de abril de 2024 en el marco de los autos caratulados “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/Amparo” rechazó el recurso de apelación que interpuso la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas contra la sentencia de primera instancia que desestimó, con fecha 14 de febrero de 2024, la acción de amparo que fuera promovida contra el Estado Nacional a fin que se declarase la inconstitucionalidad del DNU N° 70/23 porque, entre otras cuestiones, las modificaciones que introdujo ese texto normativo supuso asignarle a la actividad aeronáutica comercial, el carácter de servicio esencial. El fundamento que esgrimió, entonces, la Cámara fue la ausencia de causa o caso en dichos actuados.

DECTO-2024-844-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	20 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	23 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	23 de septiembre de 2024
Tipo de Decreto	Decreto autónomo (Cfr. inciso 1 del artículo 99 de la CN).
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-96635168-APN-ANAC#MEC; Leyes Nros. 17.285 y sus modificatorias y Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 70/23.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 97647107-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 101671991-APN-DGAJ#SLYT).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Inciso 1 del artículo 99 de la CN
Objeto	—Se instruye a ANAC a establecer los estándares y procedimientos necesarios para la aplicación de los artículos 106 y 107 del CA dentro del término de SESENTA (60) días de publicado el Decreto; encomendándose a dicha autoridad el otorgamiento de las autorizaciones a las que, de alguna manera, aluden tales artículos (Cfr. artículo 1º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-844-APN-PTE y su publicación en el BORA con fecha 23 de septiembre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 1º)— se instruyó a la ANAC para que, dentro del

término de SESENTA (60) días de efectuada su publicación, se establezcan los estándares y procedimientos necesarios en aras de la aplicación de los artículos 106 y 107 del CA; encomendándosele la emisión de las autorizaciones a las que, de alguna manera, refiere el contenido de tales artículos (Cfr. artículo 1º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue la vigencia de las prescripciones normativas contenidas en los artículos 106 y 107 del CA, en los que se estableció que el Poder Ejecutivo Nacional podía autorizar:

- a. Que personal extranjero desempeñase en nuestro país funciones aeronáuticas con respecto a los servicios aerocomerciales (Cfr. artículo 106) y
- b. Que aeronaves de matrícula extranjera pudiesen prestar en nuestro país servicios aerocomerciales y de aviación general (Cfr. artículo 107).

Así también, se hizo mención a que dichas prescripciones normativas exigían promover y agilizar el otorgamiento de autorizaciones estatales a esos efectos ¿De qué manera? Mediante la elaboración, por parte de ANAC, de una Reglamentación técnica que, implementada que fuere, daría lugar a la realización de inversiones en el país y favorecería la conectividad federal. Al mismo tiempo, se exige que esa Reglamentación técnica se elabore en observancia de:

- a. Los estándares particularmente regionales e internacionales;
- b. Los principios de libre acceso a los mercados, vigilancia operacional continua de los servicios autorizados, celeridad, comunicación directa, dinamismo, integridad y eficacia, seguridad operacional y cumplimiento en las regulaciones técnicas, y el
- c. El compromiso estatal de garantizar la seguridad operacional y de observar y hacer cumplir las regulaciones técnicas vigentes en la materia.

Entonces, con la emisión de este Decreto, ANAC debe, en primer término, definir los estándares y establecer el procedimiento para la extensión de las respectivas autorizaciones y, en segundo término, emitir —llegado el caso— esas autorizaciones.

DECTO-2024-873-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	1 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	2 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	2 de octubre 2024
Tipo de Decreto	¿Es un decreto autónomo o de ejecución? La identificación de este supuesto no resulta aplicable en este caso dado que no se hace alusión, entre sus considerandos, al artículo 99 de la CN.
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-105945309-APN-DGDA#MEC; Leyes Nros. 23.696 y sus modificatorias, 26.466 y sus modificatorias y 27.742; Decretos Nros. 70/23 y 599/24 y Decisión Administrativa de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS N° 85/2018.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024-106992634-APN-DGAJ#MEC) y a la Secretaría Legal y Técnica (IF-2024- 107300626-APN-DGAJ#SLYT)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Artículo 9º de la Ley N° 23.696 y sus modificatorias
Objeto	—Se declara sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la Ley N.º 23.696 y sus modificatorias, a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A (Cfr. artículo 1º); —Se establece que la declaración a la que se alude en el artículo 1º, regirá en todo lo que fuere posible y no se opusiere, por lo establecido en el Capítulo II del Título II de la Ley N° 27.742 (Cfr. artículo 2º), y —Se expresa que se dará cuenta de ello al Honorable Congreso de la Nación (Cfr. artículo 3º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DECTO-2024-873-APN-PTE⁶¹ y su publicación en el BORA con fecha 2 de octubre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 4º)— se declaró sujeta a privatización, en los términos y con los efectos previstos en la Ley N° 23.696 y sus modificatorias, a la empresa Aerolíneas Argentinas S.A (Cfr. artículo 1º); se expresó que la declaración a la que se alude en el artículo 1º, regirá en todo lo que fuere posible y no se opusiere, lo establecido en el Capítulo II del Título II de la Ley N° 27.742 (Cfr. artículo 2º) y, finalmente, se precisó que se iba a dar cuenta de ello al Honorable Congreso de la Nación (Cfr. artículo 3º).

Nos resultan interesantes los argumentos que se emplearon a fines de la emisión de este acto administrativo. Particularmente, porque no se trata de un Decreto que contiene solamente argumentos de índole técnico sino que, por el contrario, hay todo un discurso político minuciosamente ideado que se exterioriza a través de expresiones claves y concretas. Y, en ese sentido, sus considerandos enriquecen nuestra materia. La enriquecen, por supuesto, bajo el entendimiento de que la emisión de todo texto normativo supone la adopción de una decisión política. Decisión que habrá que sostenerse, en este caso, a través de la formulación —técnicamente hablando— de sus considerandos.

Para ser exactos, estamos frente a un Decreto que contiene CINCUENTA Y CINCO (55) considerandos en los que, como ya se adelantara, el actual señor Presidente de la Nación Argentina dio razones a los fines de declarar sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas S.A Medida que el Honorable Congreso de la Nación —tal como se indica en el segundo considerando de dicho Decreto— debe aprobar. Y, que conforme se expresa en el quincuagésimo primer considerando, el proyecto de ley por el que se

61 | El tratamiento de esta temática en particular, por las variables sociales que subyace a ella, reviste especial interés para Cintia CASEROTTO MIRANDA. De ahí que la autora, en pos de preservar el destino que fuera pensando en conjunto con PRATTO CHIARELLA para este libro, optó por plasmar sus ideas en el marco de otro artículo al que denominó “La privatización de Aerolíneas Argentinas S.A Una decisión política del Gobierno Nacional que abre paso a la configuración de momentos de tensión y armonía”; el cual ha sido enviado para su publicación a una Revista de tamiz estrictamente social. Asimismo, cabe destacar que la aludida autora abordó el tema de Aerolíneas Argentinas S.A en el marco de otro artículo denominado “Diálogo entre el derecho aeronáutico y las ciencias económicas. Influencia de modelos económicos en la formulación de textos normativos aplicables a la política aeronáutica civil argentina” En Revista Jurídica de Buenos Aires (pp. 27-53). Año 49, N° 109. Disponible en: http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_juridica/rjba-ii-2024.pdf (Fecha de consulta: 1/05/2025).

propuso la aprobación de la privatización de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A, efectuada mediante el Decreto N° 873 del 1° de octubre de 2024, tenía asignado —al momento de la publicación de este Decreto en el BORA— trámite parlamentario.⁶²

LA CONSTRUCCIÓN DE UN DISCURSO POLÍTICO

Este Decreto en particular se corresponde, ante todo, con un discurso político.⁶³

Leído que fuere, podrían resumirse sus puntos clave, a partir de la formulación de una serie de preguntas tales como las siguiente.

Formulación de una primera pregunta: ¿Cuáles son los objetivos que el Gobierno Nacional se propuso alcanzar y pone de manifiesto a lo largo del Decreto N° 873/24?

- ✓ El Gobierno Nacional está desarrollando un amplio programa de transformación del sistema nacional de transporte en general y aéreo en particular, tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos con la perspectiva de contribuir al incremento de la competitividad de la economía y al mejoramiento de la calidad de servicios (Cfr. sexto considerando del Decreto N° 873/2024);
- ✓ En concordancia con lo expresado anteriormente, el Gobierno Nacional estableció — particularmente con la emisión del Decreto N° 599/24— una política de cielos abiertos (Cfr. considerando décimo a décimo segundo del Decreto N° 873/2024);
- ✓ El Gobierno Nacional tiene como objetivo primordial la emisión monetaria CERO (0) (Cfr. considerando trigésimo tercero del Decreto N° 873/24);
- ✓ El Gobierno Nacional se ha comprometido en destruir las causas centrales de la pobreza: emisión monetaria, déficit fiscal e inflación (Cfr. considerando cuadragésimo primero del Decreto N° 873/24);
- ✓ El Gobierno Nacional no destinará dinero del Tesoro Nacional a financiar una empresa deficitaria como Aerolíneas Argentinas S.A sino que la destinará, en un contexto en el que la pobreza alcanza el CINCUENTA Y DOS COMA NUEVE POR CIENTO (52,9 %) de la población y la indigencia el DIECIOCHO COMA

62 | 0016-PE-2024

63 | A los fines de ampliar, se remite a la lectura del artículo de Cintia CASEROTTO MIRANDA (artículo actualmente en prensa).

UNO POR CIENTO (18, 1 %) a atender las necesidades de los que menos tienen (Cfr. trigésimo octavo considerando del Decreto N° 873/24);

Bajo ese contexto, el Gobierno Nacional adopta la medida de declarar sujeta a privatización a Aerolíneas Argentinas S. A en concordancia con la adopción de políticas concernientes al proceso de apertura económica, bajo el particular entendimiento que, en este caso, la conectividad aérea constituye un pilar sustancial para el desarrollo económico de la Nación (Cfr. cuadragésimo cuarto considerando del Decreto N° 873/24), y lo hace bajo la convicción de que, al adoptarla, los argentinos tendrán una línea aérea que competirá con las demás en igualdad de condiciones en el mercado y, oportunamente, operará con eficiencia comercial, brindando una mejor prestación del servicio; sin que ello suponga la pérdida de soberanía nacional (Cfr. cuadragésimo quinto considerando del Decreto N° 873/24).

Formulación de segunda pregunta: ¿Qué le atribuye el Gobierno Nacional a los Gobiernos que adoptaron “medidas oportunistas y populistas”? expresión, ésta, que ha sido empleada en el Decreto N° 873/2024 (cfr. cuadragésimo considerando del Decreto N° 873/24):

- ✓ Que la excesiva estructura descentralizada que heredó el Gobierno Nacional incluye más de SESENTA (60) empresas del Estado, sociedades del Estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria, sociedades de economía mixta, otras organizaciones empresariales donde el ESTADO NACIONAL tiene participación mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias, y entes públicos excluidos expresamente de la Administración Nacional (Cfr. décimo cuarto considerando del Decreto N° 873/24);
- ✓ Que pese a la vigencia de la Decisión Administrativa N° 85/18 de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, por la que se aprobaron los “Lineamientos de Buen Gobierno para Empresas de Participación Estatal Mayoritaria de Argentina”, por medio de los cuales se establecieron que las empresas en las que el ESTADO NACIONAL tenía participación mayoritaria —tal el caso de Aerolíneas Argentinas S.A— debía ser gestionadas con criterios de buen gobierno

y eficiencia, tal como sucede en las empresas de capital mayoritariamente privado; dichos lineamientos no parecen haber sido observados por los Gobiernos que adoptaron medidas “oportunistas y populistas” (Cfr. décimo quinto y décimo sexto considerando del Decreto N° 873/24), y

- ✓ Que a pesar de las “buenas intenciones” —expresión ésta empleada en el Decreto N° 873/24— que tuvieron los Gobiernos que adoptaron medidas “populistas y oportunistas” con respecto al rescate de Aerolíneas Argentinas S.A (lo cual se logró mediante la sanción de la Ley N° 26.412, el ESTADO NACIONAL) debía garantizar el servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, así como el proceso de crecimiento del turismo nacional e internacional; de contribuir, mediante el turismo, al crecimiento del Producto Bruto Interno, al ingreso de divisas y a la integración internacional (Cfr. Mensaje de la Ley N° 26.412); de prestar un servicio de excelencia que proyectare positivamente la imagen del país y permitiese acoger a los usuarios locales y extranjeros con hospitalidad, compromiso y conciencia; lo cual no se concretó después de DIECISEIS (16) años de estatización. Años en los que Aerolíneas Argentinas S.A arrojó pérdidas, y así todo, los Gobiernos que adoptaron medidas “populistas y oportunistas” decidieron garantizar su operatividad a través de la realización de aportes del Tesoro Nacional (Cfr. vigésimo tercer considerando del Decreto N° 873/24).

Formulación de tercera pregunta: ¿En qué situación manifiesta el Gobierno Nacional haber encontrado a Aerolíneas Argentinas S.A?

- ✓ Pese a la situación de déficit crónico en que se encuentra la compañía aérea Aerolíneas Argentinas S.A, sus empleados mantienen importantes beneficios: pasajes gratis en clase ejecutiva que reciben los pilotos y su grupo familiar, disponibilidad de pasajes sin costo a favor de DOS (2) familiares o de UN (1) acompañante para los días festivos en los que deban trabajar, pago de suplementos en dólares estadounidenses a los pilotos y grandes descuentos para el personal jubilado, entre otros (Cfr. vigésimo quinto considerando del Decreto N° 873/24);
- ✓ La compañía aérea cuenta con una dotación de MIL CIENTO SIETE (1107) pilotos de línea para OCHENTA Y UN (81) aeronaves activas, lo que representa

una relación de aproximadamente CATORCE (14) pilotos por cada avión operativo; un número desproporcionado con relación a los estándares de la industria a nivel mundial (Cfr. vigésimo sexto considerando del Decreto N° 873/24);

- ✓ Existe un sobredimensionamiento de la estructura de Aerolíneas Argentinas S.A si se efectúa una comparación con relación a la estructura que presentan las compañías aéreas de la región. Así, mientras la empresa Aerolíneas Argentinas S.A cuenta con un promedio de CIENTO VEINTICINCO (125) empleados por aeronave, Gol Líneas Aéreas Inteligentes S.A (“GOL”) dispone de NOVENTA Y SIETE (97) y la Compañía Panameña de Aviación S.A (“Copa Airlines”), de SETENTA (70) (Cfr. considerando vigésimo séptimo considerando del Decreto N° 873/24), y
- ✓ Desde la estatización de la compañía hasta la fecha de emisión de este Decreto, en virtud del déficit crónico que presentaba Aerolíneas Argentinas S.A, el ESTADO NACIONAL debió realizar aportes del Tesoro que ascienden aproximadamente a DÓLARES ESTADOUNIDENSES OCHO MIL MILLONES (USD 8.000.000.000) (Cfr. trigésimo considerando del Decreto N° 873/2024).

Formulación de la cuarta pregunta: ¿Qué se sostiene respecto a cuál es la tendencia del mercado aerocomercial a nivel mundial?

- ✓ Las compañías de banderas relevantes vinculadas a países con superficies territoriales mayores que la REPÚBLICA ARGENTINA, evolucionaron incluso a sistemas de propiedad mixta, mayoritariamente privada como ser: el Estado canadiense que cuenta solo con el SIETE POR CIENTO (7 %) de participación accionaria en *Air Canada*, el Estado australiano que no participa en el capital accionario de *Qantas Airlines Limited*, *Air India Limited* que no cuenta con participación del Estado Indio y lo mismo sucede con *Deutsche Lufthansa AG* respecto al Estado alemán (Cfr. considerando vigésimo octavo y vigésimo noveno considerando del Decreto N° 873/2024).

Formulación de la quinta pregunta: ¿Qué razones brindó el Gobierno Nacional a los fines de justificar, en este caso, la aplicación de la Ley N° 23.696; la que por cierto, fue modificada por el Decreto N° 70/23?

- ✓ Que el procedimiento a seguir para la privatización de Aerolíneas Argentinas S.A se debe sustanciar conforme la Ley N° 23.696 y sus modificatorias porque justamente, se trata de una ley que ha sido sancionada para abordar temas sensibles y técnicos como lo son los procesos de privatización que, por supuesto, requieren de un abordaje serio y sin dilaciones. Ello, sumado a que también deben aplicarse los principios rectores establecidos en el CAPÍTULO II del TÍTULO II de la Ley N° 27.742 (Cfr. cuadragésimo séptimo y quincuagésimo del Decreto N° 873/24);
- ✓ Por otra parte, se explicitó que tal como prescribe el artículo 17 de la Ley N° 23.696 y sus modificatorias, el PODER EJECUTIVO NACIONAL podrá optar, sin que esta enumeración pudiera considerarse taxativa, por materializar dicha privatización por medio de: (i) la venta de los activos de la empresa, como unidad o en forma separada; (ii) la venta o colocación de acciones, cuota partes del capital social o de establecimientos o haciendas productivas en funcionamiento; (iii) la locación con o sin opción de compra; (iv) la administración con o sin opción de compra; (v) la concesión, licencia o permiso; o por la combinación de las modalidades mencionadas, entre otras (Cfr. considerando cuadragésimo octavo del Decreto N° 873/24) e
- ✓ Incluso, se añadió la mención a que dichas modalidades podrían, llegado el caso, abarcar la transferencia a una o varias personas humanas, personas jurídicas privadas, municipios, provincias, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES o cualquier otra persona jurídica pública (Cfr. considerando cuadragésimo noveno del Decreto N° 873/24).

Con este comentario buscamos explicitar los presupuestos que han dado lugar a la firma del mencionado Decreto. Está claro que el tema bajo tratamiento resulta influenciado por numerosas variables que exceden este libro, y que con el paso del tiempo tendremos un panorama más preciso y concreto con respecto al destino de la aludida empresa de transporte aéreo y del mercado aerocomercial en general.

SEGUNDA MODIFICACIÓN, POR DNU, AL CA (LEY N° 17.285)

DNU-2024-941-APN-PTE

Resumen para el lector	
Decreto	
Fecha de firma	21 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	22 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	22 de octubre de 2024
Tipo de Decreto	Decreto de Necesidad y Urgencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-105356336-APN-ANAC#MEC; Leyes Nros. 13.891 y 17.285; Decretos PEN Nros. 239/2007, 1770/2007 y 70/23, 606/24 y sus respectivas normas modificatorias.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la Secretaría de Transporte y Ministerio de Economía (Dictamen Jurídico Conjunto IF-2024- 110684808-APN-DGAJ#MEC).
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Inciso 3 del Art. 99 de la CN
Objeto	Modificar el CA (que ya había sido, recordemos, modificado por el DNU N° 70/23).

Modificaciones del DNU N° 941/24		
DNU N° 941/24	Cambios normativos que introdujo	Contenido de los artículos incorporados/modificados/derogados
Art. 1º.	Incorporación del artículo 2º bis en el CA	“ARTÍCULO 2 bis: La Autoridad Aeronáutica Nacional, ejercida por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN (ANAC), establecerá o dictará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. Para ello, salvo que corresponda que tales normas sean establecidas por la Autoridad Competente de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Autoridad Aeronáutica Nacional se encuentra facultada a regular los lineamientos necesarios para la implementación de los Anexos Técnicos de los Convenios Internacionales sobre la materia de su competencia⁶⁴ y otorgar exenciones al cumplimiento de los requisitos reglamentarios siempre que se encuentre garantizada la seguridad operacional. Dicha autoridad deberá establecer las condiciones para su evaluación y publicación”.
Art. 2º.	Incorporación del artículo 2º ter en el CA	“ARTÍCULO 2º ter: La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá delegar en personas humanas o jurídicas funciones relativas a evaluaciones y certificaciones médicas aeronáuticas y su fiscalización, las certificaciones y aprobaciones de aeronavegabilidad y operaciones, la expedición de certificados de idoneidad y la evaluación del mantenimiento de las condiciones para continuar contando con certificados de idoneidad y su fiscalización, así como también la fiscalización de los aeródromos, de los servicios aeroportuarios y de los servicios de navegación aérea, garantizando la seguridad operacional. A tal fin, establecerá las condiciones y requisitos que deberán acreditar, como también los procedimientos a través de los cuales fiscalizarán el ejercicio de la encomienda realizada”.

64 | “Los Anexos al Convenio constituyen un instrumento jurídico idóneo a los fines de promover una aplicación efectiva por los estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional del método de la uniformidad legislativa” en CASEROTTO MIRANDA, C. Los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Buenos Aires, La Autora; 2019, p. 50.

Modificaciones del DNU N° 941/24		
DNU N° 941/24	Cambios normativos que introdujo	Contenido de los artículos incorporados/modificados/derogados
Art. 3º	Sustitución del artículo 12 del CA. Este artículo no había sido modificado por el DNU N° 70/23	“La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo. La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá detener o impedir el vuelo de una aeronave o circulación aérea que no reúna las condiciones exigidas por la ley o por los reglamentos aplicables o por las demás normas que dicte dicha autoridad aeronáutica. Los explotadores, así como las entidades públicas y privadas en el ámbito aeronáutico, están obligados a permitir y facilitar a la Autoridad Aeronáutica Nacional el cumplimiento de sus funciones, las que se llevarán a cabo a través de los inspectores debidamente identificados”. Redacción del artículo 12 (Cfr. CA de 1967): “La autoridad competente podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, o en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo.”
Art. 4º.	Sustitución del artículo 76 del CA. Este artículo no había sido modificado por el DNU N° 70/23	“Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren y los requisitos para su obtención serán determinados por la reglamentación respectiva. Los inspectores de la Autoridad Aeronáutica Nacional, en ejercicio de las facultades de control y fiscalización, podrán, como medida preventiva, suspender las actividades del personal aeronáutico cuando detecten que el mismo no cumple con los procedimientos, disposiciones, directivas o métodos técnicos o con las normas que les son aplicables, o frente a hechos que evidencian el claro deterioro o pérdida de capacidad técnica.

Modificaciones del DNU N° 941/24		
DNU N° 941/24	Cambios normativos que introdujo	Contenido de los artículos incorporados/modificados/derogados
		En estos casos, el inspector de la Autoridad Aeronáutica Nacional deberá retener la licencia del personal aeronáutico hasta que se acredite que ha adoptado las medidas correctivas dispuestas por dicha autoridad, conforme a sus manuales de procedimiento. La retención de la licencia implica la suspensión temporal de las habilitaciones con que contará dicho personal. Las medidas preventivas no constituyen sanciones y serán de naturaleza temporal”. Redacción del artículo 76 (Cfr. CA de 1967): “Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves de matrícula argentina, así como las que se desempeñen en funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva”.
Art. 5º.	Sustitución del artículo 208 del CA. Este artículo había sido modificado por el artículo 241 del DNU N° 70/23.	
	Art. 208 modificado por DNU N° 70/23: “El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil. Hasta que ello ocurra estará vigente el actual sistema de infracciones. Este reglamento deberá prever que las infracciones por inobservancia de este código, las leyes vigentes y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán sancionadas con:	“El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil, comercial y no comercial. Hasta que ello ocurra estará vigente el actual sistema de infracciones. Este reglamento deberá prever que las infracciones por inobservancia de este código, las leyes vigentes y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán sancionadas con:

Modificaciones del DNU N° 941/24		
DNU N° 941/24	Cambios normativos que introdujo	Contenido de los artículos incorporados/modificados/derogados
	i. Apercibimiento, ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción, iii. Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica, iv. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo, v. Retiro de las autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales.	i. Apercibimiento; ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción; iii. Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica; iv. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo; v. Retiro de las autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales.
	Con relación al monto de las Multas se establece: a) Para las infracciones en el transporte aéreo comercial de 10 hasta la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor. b) Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que cuenten con poder de policía delegado, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, considerando la gravedad de la infracción y antecedentes del infractor. c) Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea; y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO. d) Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta Cincuenta (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor.	Con relación al monto de las Multas se establece: a) Para las infracciones en el transporte aéreo comercial y no comercial de DIEZ (10) a TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y los antecedentes del infractor. b) Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que cuenten con poder de policía delegado, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, considerando la gravedad de la infracción y los antecedentes del infractor. c) Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea; y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO. d) Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta CINCUENTA (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y los antecedentes del infractor.

Modificaciones del DNU N° 941/24		
DNU N° 941/24	Cambios normativos que introdujo	Contenido de los artículos incorporados/modificados/derogados
	La Autoridad Aeronáutica, se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue. Dicha conducta, resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante. Se entiende con poder de policía delegado a aquellas personas humanas u organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados.”	La Autoridad Aeronáutica Nacional se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue. Dicha conducta resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante. Se entiende con poder de policía delegado a aquellas personas humanas u organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados.”
Art, 6º	Técnicamente (sí) hubo una derogación del Art. 108 (CA).	Artículo derogado (en el sentido que, visualizado que fuere, se advertirá que carece de contenido).

Modificaciones del DNU N° 941/24		
DNU N° 941/24	Cambios normativos que introdujo	Contenido de los artículos incorporados/modificados/derogados
	Este artículo había sido modificado por el artículo 241 del DNU N° 70/23 Art. 108 modificado por DNU N° 70/23: “ARTÍCULO 108.- La autoridad aeronáutica, ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil o el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional que en el futuro la sustituya o reemplace, será única y establecerá o adoptará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. Dicha autoridad entiende y regula la totalidad de los Anexos Técnicos de los Convenios internacionales sobre la materia.” Art. 108 (Cfr. redacción del CA de 1967): “La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo”	De todas maneras, cabe señalar que ya hemos aclarado en el marco de este libro, que hemos optado por afirmar que el artículo 6º del DNU N° 941/24 no derogó el contenido del artículo 108 del CA modificado por el DNU N° 70/23 para, en definitiva, evitar que se interprete que su contenido desapareció por completo. Muy por el contrario, si se observa con atención, se advertirá que su contenido ha sido modificado y trasladado al artículo 2º bis del CA. De ahí que nosotros optemos por precisar que el contenido del artículo 108 del CA —que fue modificado, primeramente, por el DNU N° 70/23— fue posteriormente modificado una vez más (esto es: por segunda vez), a partir de la inclusión del artículo 2bis al que diera lugar el artículo 1º del DNU N° 941/24.

COMENTARIO

Por medio de la emisión del DNU-2024-941-APN-PTE con fecha 21 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 22 de octubre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 7º)— se efectuaron modificaciones al CA de la República Argentina; el cual ya había sido modificado por el DNU N° 70/23.

Dentro de las modificaciones que se suscitaron a partir de la emisión del presente acto administrativo, se encuentran las siguientes:

- ✓ Incorporación al CA del artículo 2º bis en que se establece que a la AUTORIDAD AERONÁUTICA NACIONAL la ejerce ANAC; la cual emitirá todas aquellas normas que resulten menester en pos de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil argentina en concordancia con los lineamientos que emanan de

OACI, resultando competente, incluso, a los fines de la emisión de las exenciones en tanto ello no vulnere la seguridad operacional;

- ✓ Incorporación al CA del artículo 2º ter en el que se establece la potestad que reviste la ANAC de poder delegar en personas humanas o jurídicas funciones relativas a evaluaciones y certificaciones médicas aeronáuticas y su fiscalización, las certificaciones y aprobaciones de aeronavegabilidad y operaciones, la expedición de certificados de idoneidad y la evaluación del mantenimiento de las condiciones para continuar contando con certificados de idoneidad y su fiscalización, así como también la fiscalización de los aeródromos, de los servicios aeroportuarios y de los servicios de navegación aérea;
- ✓ Sustitución del contenido del artículo 12 del CA. A partir de esta modificación se explicita que la autoridad competente a los fines de la verificación de las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y de la toma de medidas adecuadas para la seguridad del vuelo es la Autoridad Aeronáutica Nacional, y que dicha facultad de verificación supone detener e impedir la realización del vuelo por inspectores debidamente designados a esos efectos;
- ✓ Modificación al artículo 208 del CA (infracciones) en el que se empleó antes que la expresión: *“El Poder Ejecutivo Nacional emitirá un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil”*, la expresión: *“El Poder Ejecutivo Nacional emitirá un Reglamento General de Infracciones a la Aviación Civil, comercial y no comercial”* y a su vez, se empleó la expresión: *“Autoridad Aeronáutica Nacional”* antes que la de *“Autoridad Aeronáutica”*

Lo expuesto en el párrafo que antecede, da cuenta que con respecto a este artículo, el: *“(...) decreta 941/2024 introduce la diferenciación entre las infracciones de aviación civil, comercial y no comercial, que en el texto anterior no estaba previsto”* (FOLCHI y PRATTO CHIARELLA, 2024, p. 106). Ambos los cuales, describen en detalle en el libro que publicaran coautoría, las modificaciones que introdujo el Decreto N° 941/2024 con respecto al artículo 208 del CA —que fuera modificado oportunamente por medio de la emisión del DNU N° 70/23— en referencia a las sanciones de multa. Comentario al

cual, por supuesto, remitimos en su integralidad si es quisiera profundizarse aún sobre el asunto.

- ✓ Sustitución al artículo 76 del CA de 1967 poniendo de relieve la función que desempeñan los inspectores de la ANAC en materia de control y fiscalización del personal aeronáutico; quienes se encuentran facultados a retener, con carácter preventivo y temporario, la licencia de aquéllos, y
- ✓ Derogación del artículo 108 del CA que fuera entonces sustituido por el DNU N° 70/23.

Los argumentos que se emitieron a los fines de la emisión del acto administrativo bajo análisis fueron los siguientes: dado que en el año 2022 —esto: con anterioridad a la asunción del gobierno actual— la OACI efectuó una Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional con respecto al nivel de cumplimiento efectivo que tenía, por entonces, la República Argentina con respecto a las normas y procedimientos establecidos por dicho Organismo y detectó una multiplicidad de hallazgos, a partir de la asunción del Gobierno actual se adoptó la decisión de modificar el CA. Ello, a partir de la emisión del DNU N° 70/23 por el que —tal la expresión empleada en el Decreto N° 941/24— se adoptó un nuevo paradigma en materia de aviación civil.

Paradigma que buscó proyectar a la aviación civil argentina, a partir de la observancia de la garantía constitucional de la libertad de comercio; por la que se pretende alcanzar el progreso y desarrollo de nuestro país (Cfr. segundo considerando del DNU N° 941/24). Ello, sumado a la actualización integral de la legislación aerocomercial en observancia de los estándares internacionales y el derecho comparado que supondría la emisión del DNU N° 70/23 en materia aeronáutica.

Posteriormente, ya en el mes de abril del año 2024, se sustanció otra Auditoría. Aunque, esta vez, realizada por la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos de América en el marco del “Programa Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional” (IASA por sus siglas en inglés).

Circunstancia ésta que motivó la emisión, en julio de 2024, del Decreto N° 606/2024 por el que se dispuso la intervención de la ANAC.

Consecuentemente, bajo el entendimiento de que ambas organizaciones auditoras iban a revisar la resolución de los hallazgos —los cuales en gran parte estarían vinculados

con cuestiones de estricta competencia de la Autoridad Aeronáutica Nacional— el Poder Ejecutivo Nacional consideró menester demostrar la existencia de una voluntad firme en consolidar la seguridad jurídica de la República Argentina.

Ergo, instó en sus considerandos, a que la Autoridad Aeronáutica Nacional resolviera los hallazgos técnicos que se manifestaron desde ambas organizaciones auditoras conforme los plazos y los estándares internacionales otorgando, a esos efectos; un marco propicio para ello.

¿En qué consistiría ese marco propicio? En la emisión de este DNU (tal lo expuesto en este Decreto).

De esta manera, se argumentó que se encontraba acreditada la existencia de una situación de emergencia que justificase la adopción de medidas estatales de manera inmediata (o de urgente resolución) como lo serían los resultados negativos que arrojaron las DOS (2) auditorías que se llevaron a cabo con respecto a diversas variables de la aviación civil argentina.

Ese marco propicio que ya dijimos que, al decir del señor Presidente de la Nación, lo conformaría este Decreto supone la incorporación de algunos artículos en el CA, la sustitución de otros y la derogación de algún otro.



D. DESCENSO - APROXIMACIÓN

FASES EXTERIORIZADAS EN RESOLUCIONES

En esta fase efectuamos un análisis con relación a todas aquellas

Resoluciones

que se emitieron desde el ámbito de la ANAC e incluso desde el Ministerio de Seguridad con la finalidad de descender, a este nivel normativo, las prescripciones normativas contenidas en los Decretos a los que hiciéramos mención en las fases anteriores.

Algunas de las expresiones claves que, en tal sentido, encontrarán bajo este subtítulo son:

**Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación
~ Procedimiento de publicación, actualización y difusión
interna de documentos y normas aeronáuticas ~ Retención
de Certificados de Idoneidad Aeronáutica ~ Directrices para
el ejercicio de Actividades de Inspección ~ Otorgamiento de
exenciones ~ Certificación de explotadores aéreos y emisión y
renovación del CESA ~ Consejo Asesor de la Aviación Civil.**

D. 1. RESOLUCIONES EMITIDAS POR LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACION CIVIL

RESOL-2024-208-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	19 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	22 de julio de 2024
Entrada en vigencia	23 de julio de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-75652776-APN-ANAC#MEX; Leyes Nros. 17.285, 13.041 y N° 27.161; Decretos Nros. 1.674/1976, 163/1998, 698/2001, 239/2007, 1.770/2007 y 606/24 y las Resoluciones ANAC Nros. 692/2016, 203/2017, 245-E/2022, 555-E/2022 y 548/2023.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 75770488-APN-DGLTYA#ANAC).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Ley N°13.041 y Decretos PEN Nros. 1674/1976, 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Derogación de la Resolución ANAC N° 548-E de fecha 8 de septiembre de 2023 (Cfr. artículo 1º); —Aprobación de un nuevo cuadro tarifario concerniente a los valores de la tasa de protección al vuelo en ruta, tasa de apoyo al aterrizaje, sobretasa por extensión del servicio de navegación aérea fuera del horario normal del aeródromo por aterrizaje/despegue y tasa unificada por los servicios que presta la Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E (Anexo I= IF- 2024-75731192-APN-DNTA#ANAC) (Cfr. artículo 2º), e —Instrucción a EANA S.A para que efectúe las publicaciones técnicas correspondientes (Cfr. artículo 3º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-208-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 22 de julio de 2024 —fecha a partir de cuyo día siguiente comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 3º)— se dispusieron, centralmente, DOS (2) medidas.

La primera de las cuales, tuvo que ver con la derogación de la Resolución ANAC N° 548-E de fecha 8 de septiembre de 2023 de ANAC (Cfr. artículo 1º), por medio de la cual, oportunamente, se aprobó un cuadro tarifario concerniente a los valores de la Tasa de Protección al Vuelo en Ruta, la Tasa de Apoyo de Aterrizaje, la Sobretasa por extensión del servicio de navegación aérea fuera del horario normal del aeródromo por Aterrizaje/ Despegue y la Tasa Unificada para matrículas nacionales con peso igual o menor a CINCO MIL SETECIENTOS KILOGRAMOS (5.700 kg) que prestaba EANA S.E.

La segunda, en cambio, tuvo que ver con la aprobación de un nuevo cuadro tarifario (ver su Anexo I: IF-2024-75731192-APN-DNTA#ANAC) concerniente a los valores de la tasa de protección al vuelo en ruta, tasa de apoyo al aterrizaje, sobretasa por extensión del servicio de navegación aérea fuera del horario normal del aeródromo por aterrizaje/ despegue y tasa unificada por los servicios que presta la EANA S.E (Cfr. artículo 2º).

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de la medida de referencia fue que, con motivo del incremento de los costos de la prestación de los servicios encomendados a EANA S.A (Cfr. Ley N° 27.161) se tornaba menester llevar a cabo una adecuación del valor de las tasas en plena observancia de los principios de no discriminación, relación con los costos, transparencia y consultas con los usuarios.

Lo interesante, es que en su décimo sexto considerando —más no en la parte dispositiva del acto administrativo— se precisó que el ajuste de los valores correspondientes a las tasas de Apoyo al Aterrizaje y de Protección al Vuelo en ruta para los vuelos de cabotaje exclusivamente, se correspondía con una primera etapa de recomposición tarifaria. Lo que nos da alguna pauta para imaginar que, naturalmente, se sustanciarán futuras actualizaciones.

Finalmente, desde el punto de vista operativo se torna menester aclarar que las tasas de apoyo al aterrizaje y protección al vuelo han tenido un retraso importante en los últimos años. Lo mismo sucede con los aranceles que percibe la ANAC a los que se hace alusión en la Resolución 7/2018.

Para que el lector se haga una idea: la matriculación de una aeronave de USD 3.00.000 (DÓLARES ESTADO UNIDENSES TRES MILLONES CON 00/CENTAVOS) tiene como contrapartida la prestación de un arancel a ANAC de \$ 1.600,00 (PESOS MIL SEISCIENTOS CON 00/CENTAVOS) e incluso de \$ 200 (PESOS DOSCIENTOS CON 00/CENTAVOS) para el caso de gestionarse un informe de dominio de aeronave. En cambio, en el Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal el arancel por un informe de dominio asciende a \$ 6.000,00 (PESOS SEIS MIL CON 00/CENTAVOS) y para informes urgentes PESOS DOCE MIL CON 00/CENTAVOS (\$ 12.000,00).⁶⁵

Sostener aranceles exiguos como los mencionados arriba nos habla de la necesidad de lograr un mayor financiamiento de la Autoridad Aeronáutica en valores que resulten razonables y que permitan, lógicamente, la auto sustentabilidad del organismo.

65 | Tabla de valores de Contribuciones Ley 17.050 DA 1/2024. Disponible en: https://www.dnrpi.jus.gob.ar/tabla_valores/tabla_valores.php

RESOL-2024-247-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	15 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	19 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	Se omite su mención en la parte dispositiva del acto administrativo
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-68597577-APN-ANAC#MEC; Ley N° 17.285; Decretos PEN N° 15.110/1946, 1770/2007 y 606/2024; Ley N° 27.514; Resoluciones ANAC Nros. 603/2012 y 754/2016 y las RAAC
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 85427598-APN-DGLTYA#ANAC).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 15.110/1946, 1770/2007 y 606/2024;
Objeto	—Derogación de la Resolución ANAC N° 754/2016 y su respectivo Anexo (Cfr. artículo 1º); —Aprobación del Anexo “Conformación de la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI)” (IF- 2024-86521298-APN-ANAC#MEC) (Cfr. artículo 2º). —Asignación al DEPARTAMENTO VIGILANCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL dependiente de la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN (UPYCG) de la ANAC, la coordinación de la (CoPrAI) (Cfr. artículo 3º).

Anexo “Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI)”	
Identificación	ANEXO (IF-2024-86521298-APN- ANAC#MEC).
Estructura normativa interna	Lo integran TRES (3) subtítulos (Objeto, Integración y Procedimiento) y lo acompañan DOS (2) diagramas de flujo que reflejan el funcionamiento de la CoPrAI a partir de la circunstancia que el accidente/incidente se encuentre o no comprendido en el Anexo 13.
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de este Anexo	DEPARTAMENTO DE VIGILANCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ejerce las funciones de Secretaría de la CoPrAI); COMISIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INVESTIGACIÓN (CoPrAI); EQUIPO DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN; JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE; SISTEMA NACIONAL PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO (SINAGIR).
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Anexo 19; Ley N° 27.287; Programa Estatal de Seguridad Operacional; Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencia de Seguridad Operacional; CoPrAI; Informe; Análisis de Tendencias; Accidentes/incidentes comprendidos en el Anexo 13; accidentes/incidentes no comprendidos en el Anexo 13.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-247-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 19 de agosto de 2024 se derogó la Resolución ANAC N° 754 del 9 de septiembre del 2016 y su respectivo Anexo (Cfr. artículo 1º) por medio de la cual, oportunamente, se había aprobado la integración del Comité de Prevención de Accidentes de Aviación Civil (PREVAC) cuyas responsabilidades consistían en: llevar a cabo un análisis integral de las Recomendaciones de Seguridad Operacional que emitía la Junta de Seguridad en el Transporte; evaluar su impacto; realizar sugerencias con relación a su aceptación, ampliación o rechazo como así también promover un funcionamiento que comprendiese la sustanciación de reuniones con el fin de arribar a conclusiones.

Asimismo, por medio de la Resolución bajo análisis, se aprobó un nuevo Anexo “Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI)⁶⁶” (IF-2024-86521298- APN-ANAC#MEC) (Cfr. artículo 2º) y finalmente, se le

66 | Adelantamos nuestra opinión acerca de lo interesante que resultaría seguir profundizando, a futuro, lo referente a la articulación entre la labor de la JST y la CoPrAI a partir de nuestra última producción académica en materia de accidentes: CASEROTTO MIRANDA, C. Investigación Técnica y Accidentes Aéreos. Criterios para atribución de responsabilidad y ética judicial. Córdoba: Tinta Libre; 2020.

asignó al DEPARTAMENTO VIGILANCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL dependiente de la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN (UPYCG) de la ANAC, la coordinación de la CoPrAI (Cfr. artículo 3º).

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de las medidas referenciadas anteriormente fue que, producto de la realización de la evaluación de seguridad de la Aviación Internacional (IASA) que llevó a cabo la Administración Federal de Aviación (cuyas siglas en inglés son FAA) entre los días 8 al 12 de abril de 2024, se observaron ciertos hallazgos —particularmente los siguientes: 2.1, 3.6 y 5.3— vinculados con la ausencia de una investigación reglamentaria oportuna después de la ocurrencia de cada accidente e incidente como así también de un procedimiento para la realización de dicha investigación.

Ello así, pese a: a) haberse sancionado, oportunamente, la Ley N° 27.514 de fecha 27 de agosto de 2019 por la que se creó la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE (Autoridad de Aplicación de la Parte 13 “Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación” de las RAAC) que reviste una misión específica consistente en contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones; b)- haberse emitido la Resolución ANAC N° 754/2016 por medio de la cual se aprobó, oportunamente, la integración del COMITÉ DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (PREVAC) y c)- haberse ratificado el Convenio sobre Aviación Civil Internacional mediante Ley N° 13.891 lo cual supone, ineludiblemente, la asunción de un compromiso referente al cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la Autoridad Aeronáutica como es el caso del Anexo 19 que, en su parte pertinente, establece: *“Los Estados crecerán y mantendrán un proceso para garantizar la evaluación de los riesgos de seguridad operacional asociados a peligros identificados”* (Cfr. 3.3.4.2).

Así, en cuanto al Anexo IF-2024-86521298-APN-ACAN#MEC podemos remarcar que ha sido proyectado con una estructura específica que contempla el objeto de la COMISIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INVESTIGACIÓN; su integración y el procedimiento a seguir en caso de sustanciarse accidentes/incidentes que se encuentren comprendidos o no en el Anexo 13 (Cfr. figuras 1 y 2 del IF-2024-86521298-APN- ACAN#MEC, respectivamente) y al mismo tiempo, se dejó

establecido que debe existir una interacción de aquélla con otros DOS (2) actores centrales: el DEPARTAMENTO VIGILANCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL y el EQUIPO DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN.

Por eso, y sólo a los fines de facilitar la comprensión, transcribimos las funciones de cada uno de ellos. A saber:

CoPrAI (integrado por el Director Nacional de Inspección de Navegación Aérea; el Director Nacional de Seguridad Operacional; el Director General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios; Departamento de Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional de la ANAC o el Representante que, a esos efectos, se designe):

“2.2 (...) a.- Realizar el análisis de riesgo preliminar ante la notificación de un suceso y determinar la apertura de una investigación independientemente de la tarea de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), en caso de corresponder.

b.- Validar los inspectores y / o expertos nominados para conformar el “Equipo de Prevención e Investigación”.

c.- Convocar a los miembros del Equipo de Prevención e Investigación que conformaran el equipo de investigación del suceso de acuerdo con la naturaleza del mismo en el caso de la apertura de una investigación y designar el investigador a cargo.

d.- Analizar los informes de seguridad operacional proporcionados por el Equipo de Investigación y validar las medidas de mitigación sugeridas en los mismos.

e.- Validar el análisis integral de la información captada por el Programa de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO, <https://www.argentina.gob.ar/anac/estadisticas>) junto con las estadísticas de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST, <https://so.jst.gob.ar/estadisticas>) y sus Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO), realizado por el Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional, que requieran de una observación transversal y en su caso, presentar propuestas de mejora.

f.- Gestionar la capacitación de los inspectores en prevención e investigación de accidentes e incidentes.

g.- Participar del Grupo A-Cast y sus grupos de trabajo.

Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional:

2.4.1 (...)

- *Iniciar el proceso de coordinación con la JST y el CoPrAI; y en el caso de corresponder, iniciará la coordinación con el Equipo de Prevención e Investigación para la apertura de una investigación del suceso.*
 - *Aportar toda la información que se le requiera; como así también, recibir toda información vinculada a dicha investigación para su consideración y tratamiento por parte del CoPrAI.*
 - *Coordinará con el SINAGIR el intercambio de información que permita identificar peligros o problemas de seguridad operacional que sirvan de apoyo para la toma de acciones preventivas, incluida la asistencia ante una emergencia.*
 - *Realizar un análisis integral y en su caso, incluir el tratamiento para aquellos eventos que no se encuentren comprendidas por la Anexo 13 y las RSO, con la información captada por el Programa de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO, <https://www.argentina.gob.ar/lanac/estadisticas>) junto con las estadísticas de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST, <https://so.jst.gob.ar/estadisticas>) para información del CoPrAI. — -Coordinar con el Departamento de Capacitación y Evaluación del Personal, dependiente de la Dirección de Administración y Gestión de Recursos Humanos, integrantes de la Dirección General Legal, Técnica y Administrativa, la formación orientada en el análisis de accidentes e incidentes, a efectos de la capacitación en investigación y prevención de accidentes a los inspectores nominados y/o personal que lo requiera y se considere necesario.*
- i. Realizar la gestión y seguimiento integral de las RSO. Al respecto, será función del Departamento Vigilancia de la Seguridad Operacional:*
 - ii. Enviar las RSO a las dependencias con responsabilidad en la materia y en el caso que así lo requiera, se le asignará un índice de criticidad.*
 - iii. Una vez recibida la RSO, tales dependencias deberán responder en un plazo no mayor a 10 días hábiles acerca de la aceptabilidad o no de la RSO mediante informe fundado.*
 - iv. En el caso de aceptar la RSO, en un plazo no mayor a 40 días, 2024 - Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad las áreas presentarán una propuesta de acción de mitigación con asignación del responsable y fecha probable de ejecución.*

- v. Recibida la repuesta, el Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional informará a la JST acerca de la aceptación o no de las RSO y los planes de mitigación de la acción generada como parte de la recomendación de la JST.*
- vi. Además, llevará un registro que incluya los datos del seguimiento a las estadísticas de accidentes e incidentes en línea junto con las notificaciones captadas por el PNSO y los informes realizados por el Equipo de Investigación, para el análisis de tendencias.*
- vii. Realizará el seguimiento y la evaluación del grado de respuesta obtenido, a través de los informes de las áreas correspondientes respecto de las RSO en cuestión.”*

Equipo de Prevención e Investigación (integrado por inspectores y/o expertos nominados por los Directores Nacionales y/o Generales de acuerdo con sus antecedentes, capacitación y expertise técnico):

“2.3.2 (...)

- a.- Realizar las investigaciones de seguridad operacional a solicitud del CoPrAI.*
 - b.- Desarrollar los informes de seguridad operacional como consecuencia de investigaciones requeridas por el CoPrAI.*
 - c.- Participar de la elaboración de trabajos de seguridad productos de alertas detectadas por el CoPrAI.*
 - d.- Preparar la documentación solicitada por la JST en el marco de una investigación.*
- 2024 - Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad*
- e.- Participar en las Reuniones de Partes prevista en la Resolución JIAAC 16/2015 para la investigación del suceso en el caso de ser solicitado por el CoPrAI”.*

Tengamos en cuenta que en lo que respecta al subtítulo “Objeto” además de resaltarse la importancia del Anexo 19 en los mismos términos en que fuera puesto de manifiesto en el segundo considerando de la RESOL-2024-247-APN-ANAC#MEC, se enfatizó en que resultaba necesario integrar la aviación civil al Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil (SINAGIR). El cual, fuera creado, en el año 2016, a partir de la sanción de la Ley N° 27.287. De modo que, de producirse una emergencia o un accidente aéreo, la respuesta que podría brindarse desde el sector aeronáutico resultaría ser adecuada y suficiente.

En última instancia, el funcionamiento que adopte la “COMISIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INVESTIGACIÓN (CoPrAI)” —Comisión ideada a partir de la observancia de los parámetros normativos prescriptos en la Ley N° 27.287— sea porque el accidente/incidente que se suscita se encuentra comprendido o no en el Anexo 13 y, llegado el caso, exige la convocatoria del Equipo de Prevención e Investigación culminará —en todos los casos— en la producción de un Informe. El cual, se elevará, por intermedio del CoPrAI, al DEPARTAMENTO VIGILANCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

Una vez allí, se prevé que su contenido se comunique a la Alta Gerencia (aunque sin especificar qué debe entenderse por tal expresión) y, paralelamente, se tome registro de él en pos de la realización de estadísticas.

Ineludiblemente, estamos ante un Anexo que se ideó pensando que constituirá un avance para nuestra materia dado que se proyectó —y reiteramos este punto— a partir de la consideración del objeto de la Ley N° 27.287; texto normativo que no había sido tomado en consideración en oportunidad de emitirse la Resolución ANAC N° 754/2016. Precisamente, por resultar dicha Resolución anterior a la emisión de la Ley N° 27.287. Ley, cabe señalar, que fue actualizada en el año 2020 mediante Ley N° 27.547.

RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	22 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	23 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	23 de agosto de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-53911943-APN-ANAC#MEC; Ley N° 15.110; Decretos PEN N° 1172/2003, 1770/2007, 599/24 y 606/24; Resolución ANAC N° 506- E/2023; Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 87699619-APN-DGLTYA#ANAC).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Aprobación del Anexo (IF-2024- 87661011-APN-DNSO#ANAC) “Parte 129: Operaciones de Explotadores Extranjeros” de las RAAC (Cfr. artículo 1º) y —Establecimiento de un plazo de SESENTA (60) días hábiles administrativos para que los explotadores extranjeros que, a la fecha de publicación de dicho acto administrativo, se encontrasen operando en la República Argentina iniciaran el proceso de reconocimiento de sus respectivos certificados de explotadores aéreos en los términos a los que se alude en el Anexo a la RESOL- 2024-259-APN-ANAC#MEC (Cfr. artículo 3º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 23 de agosto de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 2º)— se aprobó la “Parte 129: Operaciones de Explotadores Extranjeros” de las RAAC que constituye el Anexo

(IF-2024-87661011-APN-DNSO#ANAC) a la RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC (Cfr. artículo 1º) y, al mismo tiempo, se estableció un término de SESENTA (60) días hábiles administrativos a fin que los explotadores extranjeros que, a la fecha de publicación de la misma, se encontraban operando en la República Argentina iniciaran el proceso de reconocimiento de sus respectivos certificados de explotadores aéreos en los términos establecido en dicho Anexo (Cfr. artículo 3º).

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de la medida de referencia fue que, dada la circunstancia de que la República Argentina adhirió, oportunamente, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; pues, lógicamente, se comprometió a observar las normas y los métodos recomendados de la OACI.

De ahí que, en ese sentido, la Parte 129 “Operaciones de Explotadores Extranjeros” —propuesta para ser incorporada a las RAAC— constituyese un fiel reflejo de esa observancia. Particularmente, porque mediante su contenido no solamente se estarían adoptando las recomendaciones previstas en el Anexo 6 “Operación de Aeronaves” al Convenio sobre Aviación Civil Internacional sino también las previstas en el Documento OACI 8335 – “Manual de Procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones”.

A su vez, se señala que la Parte 129 contiene reglas que contemplan exigencias operativas que los explotadores aéreos extranjeros necesariamente deben observar, si es que efectivamente tuvieran la pretensión de realizar transporte aéreo comercial en la República Argentina. Exigencias que, en los términos de la Resolución bajo análisis, complementan el régimen de autorizaciones aerocomerciales previsto en el Capítulo V “Autorizaciones Aerocomerciales” del Anexo I “Reglamento de Acceso a los mercados aerocomerciales” (IF-2024-70999697-APN-SSTA#MEC) al Decreto N° 599/24.

Parte ésta, la 129, que además se encontraría en consonancia con los principios de resguardo de la seguridad operacional y vigilancia operacional continua de los servicios autorizados (Cfr. incisos d) y e) del Capítulo I “Principios Generales” correspondiente al Anexo I “Reglamento de Acceso a los mercados aerocomerciales” al Decreto N° 599/24).

Además, se aclara que con carácter previo a la aprobación de la RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC, se ha dado estricto cumplimiento al procedimiento establecido

en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo I IF- 2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

Sin embargo —y eso quizás llama la atención— se argumentó entre sus considerandos que a los fines de la aprobación de la RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC se prescindió de la implementación del proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003 con sustento en que, a la fecha de publicación de dicha Resolución, se estaba llevando a cabo la adopción de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (en adelante LARs). Recordemos, que una de las obligaciones establecidas por medio del Decreto N° 606/24 por el que se decretó la intervención de ANAC, fue — precisamente— la adopción de las LARs (Cfr. inciso d) del artículo 4° del Decreto PEN N° 606/24).

Decimos que llama nuestra atención porque en un contexto en el que la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos (Ley N° 19.549) y su respectivo Decreto Reglamentario (Decreto N° 1959/1972) sufrieron modificaciones sustanciales a favor del administrado; no pueden relegarse espacios de participación que han sido claves como el proceso de elaboración de normas so pretexto de una situación provisoria de intervención (Cfr. décimo considerando de la RESOL-2024-259-APN-ANAC#MEC). Ni siquiera, bajo el argumento de que el Decreto por el que se resolvió la intervención de la ANAC (Decreto PEN N° 606/2024) es posterior a la emisión del Decreto por el que se aprobaron, exactamente, los Anexos V “Reglamento General para la Elaboración Participativa de Normas” y VI “Formulario para la Presentación de Opiniones y Propuestas en el Procedimiento de Elaboración Participativa de Normas” (Cfr. artículo 3° del Decreto PEN N° 1172/2023).

Tengamos en cuenta que resulta aconsejable que las normas de alcance general posean una amplia participación de la comunidad máxime en temas que tienen incidencia en un mercado amplio como lo es el transporte aéreo.

La participación ciudadana en el procedimiento de elaboración normativa no debe ser meramente “formal” y el tiempo que demande su sustanciación tampoco debe resultar excesivamente extenso dado que, de configurarse el primer supuesto, no se alcanzaría una participación normativa y, de configurarse el segundo supuesto, se produciría

un retraso con respecto a su entrada en vigencia.

Si hacemos un poco de memoria, recordaremos que se desarrollaron prácticas que no se deben volver a reiterar. Prácticas en las que se han debatido, discutido y analizado punto por punto de cada proyecto de LARs (ej. proyecto adecuación RAAC-LAR, parte 61, 91, 121, 135, etc.) que con el correr de los meses quedó en suspenso.

Finalmente, se señala que dentro del procedimiento de adopción de los LAR se encuentra, bajo tratamiento el análisis de adopción de los LARs.

Bajo este contexto, deben tenerse en cuenta los acuerdos de “doble vigilancia” que firmó la República Argentina con Paraguay⁶⁷, por ejemplo, dado que la exigencia para convalidar certificados extranjeros tiene relación con la política aeronáutica⁶⁸ del gobierno y la doble vigilancia a la que se compromete en cada uno de los Memorandums que firma argentina con los demás Estados.

67 | S/a (14 de enero de 2025). Paraguay y Argentina acuerdan “doble vigilancia de seguridad operacional” aeronáutica. Infobae. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/agencias/2025/01/15/paraguay-y-argentina-acuerdan-doble-vigilancia-de-seguridad-operacional-aeronautica/> (fecha de consulta: 2/02/2025).

68 | Con relación a la expresión política aeronáutica remitimos al capítulo que escribiera Cintia CASEROTTO MIRANDA denominado “De la Política Aeronáutica a la Política de la Aeronáutica Civil. Distinción e identificación de ambos conceptos y su tratamiento, al pasar, en oportunidad de abordar otras cuestiones” en el libro TREVISI, R; CASTRO JOZAMI, J; HIDALGO, G; CASEROTTO MIRANDA, C y PRATTO CHIARELLA, H. M. (2025). *Las Reliquias del Dr. Mario O. FOLCHI en el Derecho Aeronáutico* (pp. 149-180). Astrea.

RESOL-2024-262-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	23 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	26 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	26 de agosto de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-90159105-ANAC#MEC; Ley N° 17.285; Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24 y Resolución ANAC N° 223/2009.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 90329135-APN-DGLTYA#ANAC).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Aprobación del “Procedimiento de publicación, actualización y difusión interna de documentos y normas aeronáuticas” (IF-2023-90209097-APN- ANAC#MEC) (Cfr. artículo 1º).

Anexo: Procedimiento de publicación, actualización y difusión interna de normas y documentos aeronáuticos”	
Identificación	ANEXO (IF-2023-90209097-APN- ANAC#MEC).
Estructura normativa interna	Lo integran CINCO (5) subtítulos (Objeto, Alcance, Responsabilidad, Gestión de las Publicaciones, Actualización de Publicaciones) y lo acompaña una Lista de Verificación para el Contralor de la Vigencia de los Contenidos Publicados en la Biblioteca Virtual.

Protagonista convocado para el cumplimiento del contenido de este Procedimiento	DEPARTAMENTO NORMATIVA AERONÁUTICA, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNOS dependiente de la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN de la ANAC.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Publicación; actualización; difusión; comunicación efectiva; normativa y documentos aeronáuticos; Archivo Central Reglamentario; Micrositio “Normativa”; búsqueda y localización rápida, fácil e inductiva.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-262-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 26 de agosto de 2024 —fecha a partir de la cual comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 1º)— se aprobó su respectivo Anexo “Procedimiento de publicación, actualización y difusión interna de normas aeronáuticas” (IF-2023-90209097- APN-ANAC#MEC) (Cfr. artículo 1º).

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de la medida de referencia fue que, producto de la realización de la evaluación de seguridad de la Aviación Internacional (IASA) que llevó a cabo la Administración Federal de Aviación (cuyas siglas en inglés son FAA) entre los días 8 al 12 de abril de 2024, se identificó como hallazgo 5.1 que resultaba menester garantizar que el personal de la ANAC, principalmente los inspectores, contaren con los Anexos de OACI y otros documentos de orientación actualizados.

Ello así, aun cuando se hubiese emitido oportunamente la Resolución ANAC N° 223/2009 por medio de la cual se le asignó a la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN (UPYCG) —a través del Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos— la efectiva difusión de normativa en materia de aviación civil; precisándose entonces las acciones y responsabilidades de dicho Departamento.

Por ello, en pos de alcanzar eficiencia con respecto a este tema se consideró menester idear un procedimiento de verificación continua de la documentación aeronáutica que suponga su permanente actualización y difusión al personal de la ANAC; procedimiento que mientras en el marco de la RESOL-2024-262-APN-ANAC#MEC

fue denominado “Procedimiento de publicación, actualización y difusión interna de documentos y normas aeronáuticas”; en el marco del Anexo fue identificado como “Procedimiento de publicación, actualización y difusión interna de normas y documentos aeronáuticos”.

El Anexo tiene por objeto regular la publicación, actualización, difusión y comunicación efectiva de la normativa y documentación aeronáutica que integra cada una de las categorías a las que se alude en el párrafo N° 2.1 de dicho Anexo para que su contenido resulte cognoscible de manera rápida, fácil e inductiva no solamente por personal de la ANAC —tal como se expresa en el quinto considerando de la RESOL-2024-262-APN-ANAC#MEC— sino también para toda la comunidad aeronáutica sea especialista o no en la materia (Cfr. última norma del párrafo 1 de dicho Anexo IF-2024-90209097-APN- ANAC#MEC). Todo lo cual, ha sido proyectado para sustanciarse en un plazo perentorio de CINCO (5) días de haber tenido lugar la publicación del texto normativo de que se trate en el B. O bien, de haberse aprobado el documento en cuestión.

Asimismo, se prevé que aquellas normas que requiriesen mayor difusión, justificarán el empleo de redes sociales de carácter institucional como así también la gestión de su publicación en la página *web* oficial de la ANAC de manera más destacada que lo ordinario.

Finalmente, se le asigna al Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos el deber de relevar, por lo menos una vez al mes, la vigencia de los contenidos publicados en la Biblioteca Virtual del Archivo Central Reglamentario como en el micrositio “Normativa” de la página *web* institucional de la ANAC. Lo cual, exigirá el empleo de la Lista que figura en la página 5 de 6 del Anexo IF-2024-90209097-APN- ANAC#MEC.

Indudablemente, una medida como la que se adopta en esta Resolución resulta fundamental con relación a cualquier tipo de actividad pero más aún en la aviación, donde la dinámica y celeridad en los procesos exige certeza en cuanto a la identificación de los textos normativos que se encuentran vigentes; máxime cuando se sustentan numerosos cambios de fondo como así también de naturaleza procedimental.

RESOL-2024-263-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	23 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	26 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	27 de agosto de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-85305665-APN-ANAC#MEC; los Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 506/23 y Partes 61, 63, 64, 65 y 105 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 89566236-APN-DGLTYA#ANAC).
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decreto N° 606/24.
Objeto	—Aprobación del Procedimiento para la Retención de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (Licencias, Certificados de Competencia o Certificados de Convalidación)(Cfr. artículo 1º). —Comunicación a Departamento Registro de Licencias dependiente de la Dirección de Licencias al Personal de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (Cfr. artículo 2º).

Anexo “Procedimiento para retener certificados de idoneidad aeronáutica (Licencias, Certificados de Competencia o Certificados de Convalidación)”	
Identificación	ANEXO (IF-2024-86474187-APN- DNSO#ANAC)
Estructura normativa interna	Lo integran CINCO (5) subtítulos (Objetivo, Áreas Implicadas, Normativa Relacionada, Cusas de Retención de la Licencia, Certificado de Competencia y Certificado de Convalidación de un Certificado de Idoneidad).
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de este Procedimiento	Departamento Registro de Licencias, Dirección de Licencias al Personal, Dirección Nacional de Seguridad Operacional, Dirección de Infracciones Aeronáuticas de la Administración Nacional de Aviación Civil y Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Licencias, Certificados de Competencia, Certificados de Convalidación, Retención, Entrega, Destrucción.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-263-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 26 de agosto de 2024 —fecha a partir de cuyo día siguiente comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 4º)— se aprobó el “Procedimiento para la Retención de Certificados de Idoneidad Aeronáutica” (Licencias, Certificados de Competencia o Certificados de Convalidación) (Cfr. artículo 1º) y se comunicó de ello al Departamento Registro de Licencias dependiente de la Dirección de Licencias al Personal de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (Cfr. artículo 2º).

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de la medida de referencia fue que, producto de la realización de la evaluación de seguridad de la Aviación Internacional (IASA) que llevó a cabo la Administración Federal de Aviación (cuyas siglas en inglés son FAA) entre los días 8 al 12 de abril de 2024, se identificó como hallazgo la inexistencia de un procedimiento específico que regulara la retención de licencias.

Ello así, pese a contarse desde el punto de vista normativo con la Parte 61 “Licencias, Certificados de Competencias y Habilitaciones para Pilotos”; la Parte 63 “Licencias para miembros de la Tripulación, excepto pilotos”, Parte 64 “Certificados de Competencia, de Tripulante de Cabina de Pasajeros”, Parte 65 “Personal Aeronáutico, excepto miembros

de la tripulación de vuelo” y Parte 105 “Paracaidismo” de las RAAC; todas las cuales se establecen los requisitos para su obtención, sus atribuciones y limitaciones.

Por ello, teniendo en cuenta ese contexto, se consideró menester abordar dicho hallazgo mediante la elaboración de un procedimiento en el que se tratara no solamente la retención de las Licencias sino también de los Certificados de Competencia y de Convalidación. En tal sentido, se identificó parte del contenido que debería ineludiblemente obrar en ese procedimiento tal como: la identificación de las causas por las que resulta procedente la retención de tal documentación, el establecimiento de un Registro de Licencias Retenidas y la determinación de la disposición final de la documentación que fuera objeto de inhabilitación definitiva.

Por otra parte, se argumentó en su décimo considerando que, por los fundamentos expuestos —es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la Auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673- APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

En cuanto a su Anexo (IF-2024-86474187-APN-DNSO#ANAC) cabe señalar que el mismo establece el procedimiento que debe adoptarse a los fines de retener la Licencia, el Certificado de Competencia o de Convalidación de un Certificado de Idoneidad como consecuencia de su suspensión (inhabilitación preventiva, temporaria) o revocación (inhabilitación definitiva) frente a un incumplimiento normativo por parte de quien resultare ser su titular. Lo cual, supondrá en ambos casos, la baja del registro de dicha documentación de manera temporal o provisoria de lo que fuera el sitio *web* MI ARGENTINA y en la App MI ANAC.

Así también, se explicita que en caso que la decisión de retener dicha documentación se adoptase en el marco de la realización de una inspección por el señor Jefe de Aeródromo, éste la conservará en el aeródromo y será responsable de su custodia hasta tanto se resuelva el procedimiento sumarial que, en tal sentido, se encuentre sustanciándose y que, en caso que la decisión de retener dicha documentación procediese de

un Inspector Gubernamental de la Aviación Civil, éste la entregará al Departamento de Registro de Licencias.

Por otra parte, se alude a que se procederá a la destrucción física de la documentación en aquellos casos en que se dispusiere la inhabilitación definitiva de la misma y se encontrare vencido el plazo de conservación establecido por la normativa vigente a esos efectos; como así también, en aquellos casos en que hubiesen transcurrido CINCO (5) días sin que el titular la hubiese retirado —notificado que fuere— manteniéndose incólume dicha situación durante incluso QUINCE (15) días más de haber sido posteriormente intimado a retirarla.

A continuación, se transcribe el contenido del IF al que se hiciera mención precedentemente:

“Procedimiento para retener certificados de idoneidad aeronáutica (licencias, certificados de competencia o certificados de convalidación

1.- Objetivo

Reglar el procedimiento de retención de la licencia, certificado de competencia o certificado de convalidación de un certificado de idoneidad como consecuencia de la suspensión o revocación de la misma, dispuesta frente a un incumplimiento normativo por parte del titular de la misma.

2.- Áreas implicadas

Departamento Registro de Licencias, Dirección de Licencias al Personal (DLP), Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO), Dirección de Infracciones Aeronáuticas (DIA) de la Administración Nacional de Aviación Civil, Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (DIGYSA).

3.- Normativa relacionada

RAAC Parte 61 “Licencias, Certificado de competencia y Habilitaciones para Pilotos”, Parte 63 “Licencias para Miembros de la Tripulación, excepto Pilotos”, Parte 64 “Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros”, Parte

65 “Personal Aeronáutico, excepto Miembros de la tripulación de Vuelo”, Parte 105 “Paracaidismo”

4.- *Causas de retención de la licencia, certificado de competencia o Certificado de Convalidación de un certificado de idoneidad.*

Deberá retenerse la licencia, el certificado de competencia o Certificado de Convalidación en los siguientes casos:

a).- Inspección:

Cuando un Inspector Gubernamental de Aviación Civil o Jefe de Aeródromo, en ejercicio de sus funciones y en el marco de una inspección, considerare apropiado la retención de una licencia o certificado de competencia, frente a un incumplimiento de la normativa vigente por parte del titular de la misma, y como medida preventiva, se llevará adelante el siguiente procedimiento;

i.- Labrada el acta correspondiente y efectivizada la retención de la Licencia y Certificado de competencia, conforme a lo establecido en la normativa vigente, el Inspector o Jefe de Aeródromo, informará por Nota (GDO-NO) al Departamento Registro de Licencias, de la Dirección de Licencias al Personal, dependiente de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional, la retención realizada y acompañará una copia del acta de inspección.

ii.- Dicha nota, se remitirá con copia al Director Nacional/General del cual dependa el Inspector o Jefe de Aeródromo, al Director Nacional de Seguridad Operacional y al Director de Licencias al Personal.

iii.- En la nota se informará: Nombre y Apellido del Personal Aeronáutico, Documento Identidad (Documento Nacional de Identidad o Pasaporte), Tipo de Licencia y estado de la misma. De ser posible se acompañará una copia de la misma, como archivo embebido y en formato pdf.

iv.- En la misma nota se solicitará la suspensión preventiva del registro de la licencia en la página web MI ARGENTINA y/o en la APP MI ANAC.

v.- Posteriormente el inspector, hará entrega del Certificado de Idoneidad Aeronáutica o Certificado de Convalidación al Departamento Registro de Licencias, recibiendo a cambio, la constancia de entrega de la misma.

vi.- En el caso que la retención de la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación, sea realizada por el Jefe de Aeródromo, conservará la misma en el aeródromo y será responsable de su custodia, hasta tanto se resuelva el procedimiento sumarial a iniciarse.

vii.- Con el acta de infracción labrada que da cuenta de la retención de la licencia y/o certificado de competencia o Certificado de Convalidación, se dará intervención a la Dirección de Infracciones (DIA) dependiente de la Dirección Nacional de Transporte, a los fines de la sustanciación del procedimiento sumarial correspondiente.

b).- Suspensión preventiva En el caso que se disponga la suspensión de la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación, como medida preventiva, dispuesta en el marco de un proceso de infracciones aeronáuticas.

c).- Sanción

Cuando se tratare de una sanción de inhabilitación temporaria o definitiva, en el marco de un procedimiento de infracciones aeronáuticas:

i.- La Dirección de Infracciones Aeronáuticas (DIA) dependiente de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNTA), en el acto de imponga la sanción, deberá hacer saber al infractor que, firme el acto administrativo, y efectivizada la sanción impuesta, el Departamento Registro de Licencias de la Dirección de Licencias al Personal (DLP) de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (DNSO), dará de baja la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación en la aplicación web MI ARGENTINA y/o MI ANAC; por el periodo de la sanción impuesta y; en el plazo de CINCO (5) días hábiles, a partir de la baja operada en dichas aplicaciones, el infractor deberá proceder a su entrega “física” en la Sede Central de la ANAC (Balcarce 290 CABA), o en la dependencia ANAC más cercana a su domicilio; informando y acreditando en este último caso, la entrega efectuada vía correo electrónico dirigido a la casilla; dtoregistro@anac.gob.ar indicando su identidad, y N° de expediente, todo ello bajo apercibimiento de labrar un acta de constatación de infracciones ante su incumplimiento, e iniciar las acciones sumariales correspondientes.

ii.- En la misma fecha en que la sanción de inhabilitación (preventiva, temporaria, o definitiva) quede firme y efectivizada mediante el correspondiente Mensaje Aeronáutico, la DIA remitirá las actuaciones al Departamento Registro de Licencias

de la Dirección de licencias al Personal dependiente de la Dirección Nacional de Seguridad en el Transporte.

iii.- En el caso que hubieran transcurrido los CINCO (5) días hábiles, otorgados para la entrega de la licencia, certificado de competencia o certificado de convalidación, sin que el certificado de idoneidad hubiera sido devuelto, el Departamento Registro de Licencias de la DLP de la DNSO, intimará al infractor a su entrega en el plazo de cuarenta y ocho (48) horas hábiles, bajo apercibimiento de labrarse el acta de infracción pertinente e iniciar las acciones sumariales por dicho incumplimiento.

iv.- Del comprobante de entrega de la licencia y/o certificado de competencia o Certificado de Convalidación, de la intimación, o de la recepción por pieza postal de la misma, se dejará constancia en el expediente sumarial.

d).- Orden Judicial

i.-A requerimiento judicial, sea mediante Oficio o en el caso que sea ordenado mediante Sentencia Judicial, el Departamento Registro de Licencias de la Dirección de Licencias al Personal dependiente de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional dará de baja la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación en la aplicación web MI ARGENTINA y/o MI ANAC por el periodo que se hubiere establecido y; e intimará a su titular a que en el plazo de CINCO (5) días hábiles, a partir de la baja operada en dichas aplicaciones, realice la entrega “física” de la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación en la sede Central de la ANAC (Balcarce N° 290 CABA), o en la dependencia ANAC más cercana a su domicilio; informando y acreditando en este último caso, la entrega efectuada vía correo electrónico dirigido a la casilla; dtoregistro@anac.gob.ar, indicando su identidad, y datos del certificado de idoneidad, todo ello bajo apercibimiento de labrar un acta de constatación de infracciones ante su incumplimiento e iniciar las acciones sumariales correspondientes.

ii.- En el caso que hubieran transcurrido los CINCO (5) días hábiles otorgados para la entrega de la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación, sin que el Certificado de idoneidad hubiera sido devuelto, el Departamento Registro de Licencias de la DLP de la DNSO, intimará por última vez al titular a su entrega en el plazo de CUARENTA Y OCHO (48) horas hábiles.

iii.- Transcurrido el nuevo plazo acordado, en caso de no haber sido devuelto el Certificado de Idoneidad, el Departamento Registro de Licencias de la DLP de la DNSO, labrará el acta de constatación de infracciones y dará intervención a la Dirección de Infracciones de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, a los fines de iniciar el expediente sumarial.

iv.- Del comprobante de entrega de la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación, de la intimación, o de la recepción por pieza postal de la misma, se dejará constancia en el expediente sumarial.

5) Devolución de la Licencia y/o Certificado de Competencia.

i.- Devuelta la Licencia, Certificado de Competencia o Certificado de Convalidación por parte de su titular, por el Inspector o Jefe de Aeródromo que retuvo la misma, el Departamento Registro de Licencias emitirá una constancia de recepción de la misma.

ii.- Posteriormente el Departamento Registro de Licencias de la Dirección de Licencias al Personal (DLP) anotará la misma en el Registro que se organice a tal fin. En dicho registro se dejará constancia de la fecha de recepción, nombre y apellido del titular de la licencia o certificado de competencia o Certificado de Convalidación, Documento de identidad (DNI o Pasaporte), Tipo de Licencia o Certificado de Competencia o de convalidación, estado de la misma, y fecha en que deberá ser devuelta, en caso de corresponder.

iii.- Cumplido el plazo que se hubiere fijado, se devolverá la licencia, certificado de competencia o Certificado de Convalidación a su titular, quien deberá retirarla personalmente por ante la sede Central de Anac.

iv.- En simultáneo a ello, se lo volverá a dar de alta la licencia, certificado de competencia o Certificado de Convalidación en el sitio web MI ARGENTINA y en la app MI ANAC.

v.- Transcurrido cinco (5) días hábiles, desde que fuera notificado, sin que el personal aeronáutico retirara su licencia, certificado de competencia o convalidación en formato físico, se lo intimará por el plazo de diez (10) días hábiles, a partir de su notificación, a que realice el retiro de la misma personalmente o, en el caso de optar por el envío postal, abone el arancel respectivo acreditando el pago del mismo, mediante la incorporación del volante electrónico de pago (VEP) o Boleta de Pago (BP)

y su constancia de pago, en el expediente respectivo; bajo apercibimiento de ordenar su destrucción.

vi.- En la intimación se deberá informar lugar y horario para retirar la licencia, certificado de competencia o Certificado de Convalidación, datos requeridos y forma de pago, en el caso de requerir su envío por correo postal. Así como también se le comunicará que deberá acompañar en el expediente el comprobante de pago efectuado.

En el caso de que se haya dispuesto la inhabilitación definitiva del titular de una licencia, certificado de competencia o Certificado de Convalidación, el documento físico será conservado por el plazo de conservación que establezca la normativa vigente, siendo con posterioridad destruido, previa confección del acta respectiva.”

La presente norma guarda coherencia con el resto de la estructura normativa impuesta por el DNU 70/23 y los Decretos que hemos comentado mediante los cuales se refuerza el carácter fiscalizador y sancionador de la Autoridad Aeronáutica, adoptando medidas “de urgencia” o “cautelares” que resultan contestes con la exigencias impuestas por las auditorías internacionales y con una efectiva puesta en praxis del poder de policía sancionador dado que los tiempos sumariales terminaban por debilitar seriamente el poder fiscalizador y sancionador de la Autoridad Aeronáutica.

Creemos que este refuerzo de las facultades fiscalizadoras y sancionatorias por parte de la Autoridad Aeronáutica exigirán una profunda capacitación legal por parte de los jefes de aeródromos de todo el país a fin de que las facultades concedidas se ejerzan dentro del entramado jurídico constitucional argentino.

RESOL-2024-264-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	23 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	26 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	27 de agosto de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-86192597-APN-ANAC#MEC; Ley N° 15.110; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007, 599/24 y 606/24; Resolución ANAC N° 506-E /23 y Partes 91, 121 y 135 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 88468134-APN-DGLTYA#ANAC).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decreto PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Aprobación del Anexo (IF-2024- 87735290-APN- DNSO#ANAC) por el que se enmienda la Parte 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”; la Parte 121 “Requerimientos de Operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” y la Parte 135 “Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC relativas a la vigencia de la obligación de contar con Grabadores de Voz de Cabina, por sus siglas en inglés “CVR”, que sea capaz de conservar información grabada durante al menos las últimas VEINTICINCO (25) horas de su funcionamiento para aviones que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de VEINTISIETE MIL KILOGRAMOS (27.000 kg), en el sentido que, en cada caso, se indica (Cfr. artículo 1º).

Anexo	
Identificación	ANEXO (IF-2024-87735290-APN- DNSO#ANAC)
Estructura normativa interna	Lo integran las prescripciones normativas que, por medio de la presente Resolución se aprueban, con respecto a: a) La parte 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”, Subparte G Equipamiento adicional y requerimientos de operación para aeronaves grandes y de la categoría de transporte (...) 91.609 Grabadores de Datos de Vuelo (FDR) y Grabadores de Voz de Cabina (CVR) en el sentido que allí se indica; b) Parte 121 “Requerimientos de Operación: Operaciones Regulares Internas e Internacionales Operaciones Suplementarias”, Subparte K – Requerimientos de equipamientos e instrumentos, 121.359 Grabador de Voces de Cabina (CVR) en el sentido que allí se indica; c) Parte 135 “Requerimientos de Operación: Operaciones No regulares Internas e Internacionales”, Subparte C- Aeronaves y Equipos (...) 135.151 Grabadores de Voces de Cabina (CVR) en el sentido que allí se indica.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Grabador de Voces de Cabina; CVR; Parte 91, 121 y 135.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-264-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 26 de agosto de 2024 — fecha a partir de cuyo día siguiente comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 2º)— se aprobó su respectivo Anexo (IF-2024- 87735290-APN- DNSO#ANAC), por el que centralmente, se enmienda la Parte 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”; la Parte 121 “Requerimientos de Operación: operaciones regulares internas e internacionales operaciones suplementarias” y la Parte 135 “Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC relativas a la vigencia de la obligación de contar con Grabadores de voz en cabina ,por sus siglas en inglés “CVR”, que sean capaces de conservar información grabada durante al menos las últimas VEINTICINCO (25) horas de su funcionamiento para aviones que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de VEINTISIETE MIL KILOGRAMOS (27.000 kg) en el sentido en que, en cada caso, allí se indica (Cfr. artículo 1º).

El requerimiento exigido por la Autoridad Aeronáutica no ha sido pacíficamente aceptado por la industria, máxime en aeronaves que realizan transporte no regular al amparo de la RAAC parte 135 y que poseen una determinada antigüedad, dado el elevado costo que implica no solo su adquisición sino su instalación.

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de la medida de referencia fue que, dado que por medio de la Ley N° 15.110, la República Argentina adhirió al Convenio sobre Aviación Civil Internacional comprometiéndose a emitir normativa en el ámbito local que resultase compatible con las normas y métodos recomendados de la OACI; pues resultaba menester prestar especial atención a las enmiendas Nros. 39 y 46 del Anexo 6 “Operación de Aeronaves” con respecto a lo que fueran las secciones 6.3.2.3.2 de la Parte I y 3.6.2.2.1 de la Parte II de dicho Anexo. Fundamentalmente, a efectos de proceder a enmendar, en concordancia con ello, las secciones específicas de las Partes 91, 121 y 135 de las RAAC.

Por otra parte, se adujo que la aprobación de la enmienda a la que refería el artículo 1° de la RESOL-2024-264-APN-ANAC#MEC se encontraba en consonancia con lo prescripto en los LARs tal como fuera puesto de manifiesto en el décimo séptimo considerando del DECTO-2024-606-APN-PTE y, que además, la misma se hallaba en línea con los principios rectores de las políticas aerocomerciales que fueran establecidos mediante los incisos d) y e) del artículo 2° del Anexo al Decreto N° 599/24 tales como: seguridad operacional y vigilancia continua de los servicios autorizados.

Finalmente, se argumentó en su décimo primer considerando que se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo). Sin perjuicio de lo cual, se aclaró que, por la naturaleza de la modificación normativa a la que diera lugar la emisión de la RESOL-2024-264-APN-ANAC#MEC resultaba innecesario llevar a cabo el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003.

RESOL-2024-277-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	28 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	30 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	Se omite su mención en la parte dispositiva del acto administrativo
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-86190749-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007, 599/24 y 606/24; Resolución ANAC N° 506-E/2023 y Disposición N° 96/2013 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (DNSO) dependiente de ANAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 90509679-APN-DGLTYA#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Derogación de la Disposición N° 96/2013 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL por la que se había aprobado, oportunamente, el “Manual de Procedimientos para la Aprobación de Operaciones en Espacios Aéreos Designados con Separación Vertical Mínima Reducida”, por sus siglas en inglés “RVSM” (Cfr. artículo 1º); —Aprobación del Anexo IF-2024- 89557080-APN-DNSO#ANAC concerniente a la Circular de Asesoramiento OPS 91-030 en la que se determinan los procedimientos para la aprobación de Operaciones en Espacios Aéreos Designados con RVSM (Cfr. artículo 2º) y —Aprobación del Anexo IF-2024- 89558219-APN-DNSO#ANAC que contiene la Circular de Asesoramiento OPS 91-070 en la que se determinan los procedimientos para la aprobación de Operaciones en el Espacio Aéreo del Atlántico Norte de Alto Nivel, por sus siglas en inglés “NAT HLA” (Cfr. artículo 3º).

Anexos
IF-2024-89557080-APN-DNSO#ANAC Propósito: “El propósito de la presente circular de asesoramiento (CA) es proporcionar orientación a los explotadores de servicios aéreos que operan según las Partes 121 y 135 de las RAAC y a los explotadores de la aviación general que operan según la Parte 91 de las RAAC, sobre los métodos aceptables de cumplimiento de los requisitos de operaciones y aeronavegabilidad, que son necesarios abordar para una aprobación específica para la operación de aeronaves en el espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) en las regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)(...)”
IF-2024-89558219-APN-DNSO#ANAC Objetivo: “El objetivo de la presente Circular de Asesoramiento es establecer los requisitos que deberán cumplirse para obtener aprobación para realizar operaciones en áreas oceánicas y remotas, en particular, el espacio aéreo del Atlántico Norte de alto nivel (NAT HLA)(...)”

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-277-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 30 de agosto de 2024 se derogó la Disposición N° 96/2013 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL por la que se había aprobado el “Manual de Procedimientos para la Aprobación de Operaciones en Espacios Aéreos Designados con Separación Vertical Mínima Reducida”, por sus siglas en inglés “RVSM” (Cfr. artículo 1º) y se aprobaron DOS (2) Circulares (Cfr. artículos 2º y 3º).

La primera de ellas se corresponde con la Circular de Asesoramiento OPS 91-030 en la que se determinan los procedimientos para la aprobación de Operaciones en Espacios Aéreos Designados con RVSM (Anexo: IF-2024-89557080-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 2º). La segunda, en cambio, con la Circular de Asesoramiento OPS 91-070 en la que se determinan los procedimientos para la aprobación de Operaciones en el Espacio Aéreo del Atlántico Norte de Alto Nivel, por sus siglas en inglés “NAT HLA” (Anexo: IF-2024-89558219- APN-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 3º).

La primera de las normas citadas establece:

“El objetivo de la presente Circular de Asesoramiento es establecer los requisitos que deberán cumplirse para obtener aprobación para realizar operaciones en áreas

oceánicas y remotas, en particular, el espacio aéreo del Atlántico Norte de alto nivel (NAT HLA). Las tripulaciones de vuelo solo podrán volar a través del Atlántico Norte NAT dentro del espacio aéreo de alto nivel (HLA) si están en posesión de las aprobaciones NAT HLA y RVSM apropiadas emitidas por el Estado de matrícula de la aeronave o por el Estado del explotador. Debe también tenerse en cuenta que la operación en determinadas rutas exigirá la certificación en PBCS. En la Tabla A-1 del Apéndice A se discriminan los requerimientos de navegación, comunicaciones y de enlace de datos en las distintas áreas”.

La segunda circular citada establece en su ámbito de aplicación que:

“El propósito de la presente circular de asesoramiento (CA) es proporcionar orientación a los explotadores de servicios aéreos que operan según las Partes 121 y 135 de las RAAC y a los explotadores de la aviación general que operan según la Parte 91 de las RAAC, sobre los métodos aceptables de cumplimiento de los requisitos de operaciones y aeronavegabilidad, que son necesarios abordar para una aprobación específica para la operación de aeronaves en el espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) en las regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM).

1.2. La aprobación específica para RVSM otorgada por la ANAC será válida para operaciones RVSM en otra región, siempre que ésta o el Estado de matrícula no hayan ya impuesto restricciones específicas al explotador o a la operación.

1.3. Un explotador puede usar métodos alternativos de cumplimiento, siempre que dichos métodos sean aceptables para la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

1.4. La utilización del futuro del verbo o del término debe, se aplica a un explotador que elige cumplir los criterios establecidos en esta CA.

1.5. Esta CA está estructurada en tres áreas de interés que abarcan la descripción de las fases del proceso de aprobación, los requisitos de admisibilidad y mantenimiento de la aeronavegabilidad, y los requisitos de instrucción, políticas y procedimientos operacionales, completando un método aceptable de cumplimiento para obtener la aprobación específica para RVSM.”

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de las circulares de asesoramiento referenciadas precedentemente fue que resultaba menester llevar a cabo la derogación de la Disposición N° 96/2013 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL por la que se había aprobado, oportunamente, el “Manual de Procedimientos para la Aprobación de Operaciones en Espacios Aéreos Designados con Separación Vertical Mínima Reducida”, por sus siglas en inglés “RVSM” en virtud de que dicho Manual adolecía de la observancia de las previsiones contenidas en los Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

De ahí que se considerase menester aprobar una Circular de Asesoramiento en materia de RVSM que tuviese en cuenta los lineamientos de la Circular OPS 91-30 del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) —lo que efectivamente tuvo lugar a partir de la aprobación del IF-2024-89557080-APN-DNSO#ANAC (Cfr. artículo 2º)— para, más adelante, incorporar un Capítulo al Manual de Inspectores de Operaciones en donde se establezcan los procedimientos internos para los inspectores de la Autoridad Aeronáutica de Aviación Civil.

Y, por otro lado, se consideró atinado aprobar una Circular de Asesoramiento sobre la Aprobación para Operar en el Espacio Aéreo del Atlántico Norte de Alto Nivel, por sus siglas en inglés “NAT HLA”, tomando como referencia el Documento de la OACI NAT 007 y las Circulares de Asesoramiento y Órdenes Técnicas Estándares de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL. Lo cual, efectivamente tuvo lugar —como ya adelantáramos— a partir de la aprobación del IF-2024-89558219-APN-DNSO#ANAC (Cfr. artículo 3º).⁶⁹

En otro orden de ideas, se resaltó la pertinencia de la aprobación de ambas Circulares resaltando que se encontraban en consonancia con el ordenamiento normativo del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y con los principios rectores de las políticas aerocomerciales que fueran establecidos mediante los incisos d) y e) del artículo 2º del Anexo al Decreto N° 599/24 tales como: seguridad operacional y vigilancia continua de los servicios autorizados.

69 | Portal Oficial del Estado Argentino. CA OPS N° 91-070 (IF-2024-89558219-APN-DNSO#ANAC) y CA OPS N° 91-030 (IF-2024-89557080-APN-DNSO#ANAC). Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/circular_de_asesoramiento_ca_ops_ndeg_91-070.pdf (Fecha de consulta: 5/02/2025) y https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_anac_ndeg277-2024.pdf (Fecha de consulta: 5/02/2025), respectivamente.

Finalmente, se aclaró en su octavo considerando, que se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo - IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo). Sin perjuicio de lo cual, se argumentó que en el marco de la sustanciación del expediente por el que tramitaba la emisión de la Resolución bajo análisis no correspondía implementar el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003.

RESOL-2024-278-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	28 de agosto de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	30 de agosto de 2024
Entrada en vigencia	Se omite su mención en la parte dispositiva del acto administrativo
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-82150078-APN-ANAC#MEC; Ley N° 17.285; Decretos PEN Nros. 239/2007, 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 262-E/2022.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 90150588-APN-DGLTYA#ANAC)
Normas en que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del AA	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Sustitución del Anexo “Directrices para el ejercicio de Actividades de Inspección” (IF-2022-50725789-APN-DGLTYA#ANAC) de la Resolución ANAC N° 262-E/2022 por el Anexo IF-2024- 89799381-APN-DGLTYA#ANAC que complementan al resto de atribuciones conferidas en los manuales y documentos relativos a los Inspectores y Jefes de Aeródromos de la Autoridad Aeronáutica (Cfr. artículo 1º).

Anexo “Directrices para el ejercicio de actividades de inspección”

Identificación	ANEXO (IF-2024-89799381-APN- DGLTYA#ANAC)
Estructura normativa interna	Si bien no reviste una estructura interna se advierte, de su simple lectura, el tratamiento de diversos temas: a) establecimiento, los hechos u actos de carácter taxativos, que dan lugar a la configuración de una falta grave de carácter flagrante a la seguridad de las operaciones en el marco de la realización de una inspección “in situ” que, llegado el caso, podría motivar el auxilio de la fuerza pública por parte de la Policía de Seguridad Aeroportuaria o, en su defecto, de la Policía Local —la que de considerarlo pertinente podría dar intervención a la autoridad judicial competente—; para que se adopten medidas preventivas para asegurar el cumplimiento de sus órdenes; b) facultades que revisten los inspectores de la ANAC y Jefes de Aeródromo frente a la sustanciación de algunos de tales hechos o actos con carácter preventivo consistentes en: suspender y retener cualquier licencia, autorización u operación; Inmovilizar la aeronave y clausurar —en todo o en parte— el aeródromo, el taller, el servicio de navegación aérea u otras instalaciones; c) la aclaración acerca de que las facultades de fiscalización que reviste la ANAC y por ende sus inspectores, no se limita a las aeronaves, los aeródromos, las instalaciones de servicios de navegación aéreas, hangares, organismos de mantenimiento aprobado (AMO), talleres, plataformas, depósitos de combustibles, oficinas de explotadores de servicios aéreos, zona de manipulación de mercancías, instalaciones de organizaciones de instrucción aeronáuticas —a los que los inspectores podrán tener acceso irrestricto— sino que también alcanza a la documentación aeronáutica en general (ej. certificados, aprobaciones, autorizaciones y permisos; procedimientos, fichas técnicas, legajos del personal, y licencias del personal) y la obligatoriedad que revisten los inspectores de observar estrictamente las prescripciones normativas previstas en el artículo 239 del Código Penal de la Nación Argentina como así también en el Decreto Nº 41/99.
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de este Anexo	Inspectores de la ANAC; Policía de Seguridad Aeroportuaria; Policía Local; Autoridad Judicial competente.
Expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	Facultades de Fiscalización; Acta de Inspección; Acta de Constatación de Infracciones; Los inspectores de la Autoridad Aeronáutica son funcionarios públicos.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-278-APN-ANAC#MEC y su publicación en el BORA con fecha 28 de agosto de 2024 se sustituyó el Anexo “Directrices para el ejercicio de Actividades de Inspección” (IF-2022-50725789-APN-DGLTYA#ANAC) de la Resolución ANAC N° 262-E/2022 por el Anexo IF-2024-89799381-APN-DGLTYA#ANAC que complementa al resto de atribuciones conferidas en los manuales y documentos relativos a los Inspectores y Jefes de Aeródromos de la Autoridad Aeronáutica (Cfr. artículo 1°).

El fundamento que se otorgó a los fines de la adopción de la medida de referencia fue que producto de la realización de la evaluación de seguridad de la Aviación Internacional (IASA) que llevó a cabo la Administración Federal de Aviación entre los días 8 al 12 de abril de 2024, se identificó la necesidad institucional de elaborar un Anexo que sustituyera al anterior y resultase aplicable no solamente a los Inspectores de la Autoridad Aeronáutica (como resultaba ser en Anexo anterior) sino también a los Jefes de Aeródromos.

Transcribimos, a continuación, el contenido del Anexo IF-2024-89799381-APN- DGLTYA#ANAC:

“Directrices para el ejercicio de actividades de inspección

Los inspectores de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) tienen las potestades asignadas a la Autoridad Aeronáutica para efectuar la fiscalización de las aeronaves, el personal aeronáutico e instalaciones aeronáuticas, así como para adoptar las medidas de acción necesarias para ejercer efectivamente sus funciones y preservar la seguridad de las operaciones.

De acuerdo a las competencias asignadas en sus funciones, los inspectores de la ANAC se encuentran facultados para disponer la inmovilización de una aeronave o para prohibir el ejercicio de funciones aeronáuticas por parte del personal aeronáutico, de detectarse una falta grave de carácter flagrante a la seguridad de las operaciones en el marco de una inspección “in situ” y podrán acudir al uso de la fuerza pública para asegurar el cumplimiento de sus órdenes, todo ello sin perjuicio de la posibilidad

de labrar un acta de constatación de infracciones aeronáuticas en los términos previstos en el artículo 208 y cctes. del Código Aeronáutico y su reglamentación.

Se entienden por hechos u actos graves a los efectos de ejercer las acciones descriptas en el punto anterior las siguientes:

- 1. Negarse a ser inspeccionados por los representantes de la Autoridad Aeronáutica actuando en ejercicio de sus funciones.*
- 2. Incumplir con la obligación de exhibir libros de vuelo, licencias, los registros asociados al personal, a las aeronaves, operaciones e instalaciones, autorizaciones o certificados expedidos por la Autoridad Aeronáutica u otra documentación técnica requerida por los inspectores.*
- 3. Operar una aeronave que no cuenta con certificado de aeronavegabilidad vigente.*
- 4. Operar una aeronave con certificados, matrículas o habilitaciones apócrifos.*
- 5. Operar una aeronave infringiendo los límites de altura mínima previstos para dicho espacio aéreo según el tipo de operación que se trate (VFR/IFR) u operar la aeronave en un espacio aéreo restringido o en zonas prohibidas sin la respectiva autorización.*
- 6. Operar una aeronave que tiene un pedido de inmovilización por orden judicial o administrativa.*
- 7. Operar una aeronave sin contar con las autorizaciones, certificados y/o permisos para realizar transporte aéreo y/o trabajo aéreo*
- 8. Realizar actividades de mantenimiento de aeronaves sin contar con la habilitación de la autoridad aeronáutica o contando con dicha habilitación no contare con los alcances para el mantenimiento preventivo o correctivo que requiere la tarea, todo ello conforme se determina en la Parte 145 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL.*
- 9. Prestar actividades de instrucción aeronáutica en los términos previstos en las Partes 141, 142 y 147 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL sin contar con la habilitación de la autoridad aeronáutica.*
- 10. Operar un aeródromo¹ público o privado que no cuente con la Habilitación de Aeródromo prevista en las Partes 153 y 155 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL.*
- 11. Operar un aeródromo público o privado cuyo estado de la infraestructura pudiera ocasionar un peligro para la seguridad operacional.*

12. Operar una aeronave sin contar con la licencia o la habilitación exigida para ese tipo de vuelo.

13. Operar una aeronave sin contar con el Certificado Médico Aeronáutico vigente, conforme lo dispone la Parte 67 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL.

14. Operar una aeronave bajo la influencia de sustancias prohibidas según la Parte 120 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL.

15. Operar una aeronave en contravención con los tiempos máximos de servicio, vuelo y mínimos de descanso para el personal de vuelo, conforme se encuentran determinados en el Decreto N° 877/2021 o el que en un futuro lo reemplace.

Dicha enumeración de hechos u actos es de carácter taxativo y los inspectores no podrán aplicar otros criterios para determinar su gravedad, debiéndose aclarar que el alcance de la presente se ciñe exclusivamente a las medidas que deban adoptar los inspectores para velar por seguridad aérea y no a la evaluación de la conducta del presunto infractor en el marco de un procedimiento de infracciones aeronáuticas conforme lo establecido en el artículo 208 y cctes. del Código Aeronáutico y su reglamentación. El inspector deberá dejar constancia mediante un acta y/o en la misma acta de inspección cuando los inspeccionados incurran en dichos hechos u actos que ameriten la adopción de medidas preventivas; indicando al detalle lo acontecido (se deberá identificar personas, aeronaves, instalaciones, tiempo y lugar de la falta, tipo de incumplimiento, norma transgredida, entre otros). Dicha acta será rubricada por el/los inspector/les intervinientes, el inspeccionado o su representante legal, el representante de la fuerza pública – si estuviese presente- y los testigos que presenciaron el hecho o acto, si los hubiere.

Deberá dejarse copia del acta al inspeccionado, la que será de notificación suficiente de la medida adoptada.

La medida podrá imponerse por un plazo determinado o sujetarse al cumplimiento de las novedades que la motivaron.

Asimismo, y para el caso que hubiere sido necesario recurrir a la fuerza pública, se especificará dicha circunstancia, identificando además la fuerza que intervino, los agentes y el alcance de su intervención.

Es oportuno destacar que la reseñada acta es de tenor distinto a un Acta de Constatación de Infracciones; por lo cual el Inspector deberá paralelamente labrar el acta de constatación de Infracciones Aeronáuticas.

Ante tales circunstancias y conforme lo establecido en los artículos 12 y 206 del Código Aeronáutico, el Inspector o Jefe de Aeródromo podrá como medida preventiva:

- *Suspender y retener cualquier licencia, autorización u operación;*
- *Inmovilizar la aeronave;*
- *Clausurar, en todo o en parte, el aeródromo, taller, el servicio de navegación aérea u otras instalaciones.*

Para el caso de suspender la licencia o certificado de competencia, le requerirá al personal aeronáutico que le haga entrega física de la misma; dejando constancia de ello en el acta que se labre a consecuencia. Igualmente, deberá identificar el tipo de licencia/certificado de competencia y el estado en que la misma se encuentra.

Inmediatamente de adoptada alguna de las medidas preventivas informara por NOTA (GEDO-NO) al Área Técnica correspondiente para la adopción de las medidas complementarias correspondientes.

Entiéndase que los inspectores de la ANAC podrán requerir el auxilio de la fuerza pública cuando el usuario se niegue a prestar colaboración y que dicha autoridad recae sobre la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (PSA) en aquellos aeropuertos en donde preste servicios o sobre la policía local en aquellos supuestos en donde no preste funciones la policía aeroportuaria, quedando a cargo de dichas fuerzas policiales, de considerarlo pertinente, dar intervención a la autoridad judicial competente.

Entiéndase que las facultades de fiscalización conferidas a la Autoridad Aeronáutica por los artículos 12 y 202 del Código Aeronáutico se extienden -pero no se limitan- a la verificación de: a) aeronaves; b) aeródromos; c) instalaciones de servicios de navegación aérea; d) hangares; e) organismos de mantenimiento aprobados (AMO); f) talleres; g) plataformas; h) depósitos de combustible; i) oficinas de explotadores de servicios aéreos; j) zonas de manipulación de mercancías; y k) instalaciones de organizaciones de instrucción aeronáutica.

Las facultades conferidas por los artículos citados otorgan acceso irrestricto a los inspectores de la autoridad aeronáutica a las instalaciones descritas en los literales

precedentes y a cualquier otro vehículo, aeronave, instalación o sector que, de acuerdo con los permisos, certificaciones y habilitaciones otorgados por la Autoridad Aeronáutica, se encuentren involucrados o sean utilizados para el desarrollo de actividades aeronáuticas.

Entiéndase que los inspectores de la Autoridad Aeronáutica por los artículos 12 y 202 del Código Aeronáutico se encuentran facultados a inspeccionar la documentación aeronáutica en general, lo que encuentran facultados a inspeccionar la documentación aeronáutica en general, lo que incluye, pero no se limita a certificados, aprobaciones, autorizaciones y permisos; procedimientos, fichas técnicas, legajos del personal, y licencias del personal.

Asimismo, se pone de resalto que los inspectores de la Autoridad Aeronáutica son, sin perjuicio de su condición de revista, funcionarios públicos y que el incumplimiento a las directivas impartidas por los inspectores en el ejercicio de sus legítimas funciones podría ser encuadrado bajo el delito de desobediencia en los términos del art. 239 del Código Penal.

Finalmente, se recuerda que los inspectores deberán dar especial cumplimiento a los deberes impuestos en el Código de Ética Pública, aprobado por el Decreto N° 41/99, más allá de las obligaciones inherentes a sus funciones que surjan de los diversos manuales y documentos aeronáuticos.”

RESOL-2024-289-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	4 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	5 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	Se omite su mención en la parte dispositiva del acto administrativo
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-90670927-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1170/2007, 599/24 y 606/24; Resolución ANAC N° 506-E/2023 y Partes 121 y 135 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 93779799-APN-DGLTYA#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Aprobación de la Circular de Asesoramiento OPS 119-60, en donde se determinan los procedimientos a seguir por parte de los explotadores aéreos para la aprobación de un programa de deshielo/antihielo de conformidad con las previsiones establecidas en las RAAC (ANEXO: IF-2024-90772956-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 1°).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-289-APN-ANAC#MEC con fecha 4 de septiembre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 5 de septiembre de 2024, se aprobó la Circular de Asesoramiento OPS 119-60, en donde se determinan los procedimientos a seguir por parte de los explotadores aéreos para la aprobación de un programa de deshielo/antihielo de conformidad con las previsiones establecidas en las Sección 121.629 de la Parte 121 “Requerimientos de Operación: operaciones regular e internas e internacionales, operaciones suplementarias” y la sección 135.277

“Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC (ANEXO: IF-2024-90772956-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º).

El fundamento que se emitió a los fines de su elaboración fue que se tornaba menester emitir una Circular que abordara la temática referenciada en el párrafo anterior y que, a esos efectos, se iba a tomar como referencia la Circular de Asesoramiento 120-60B de la Administración Federal de Aviación como así también el ordenamiento normativo surgido del SRVSOP y los principios rectores de las políticas aerocomerciales previstos en el Decreto N° 599/24, tales como resguardo de la seguridad operacional y vigilancia continua de los servicios autorizados (incisos d) y e) del Anexo I al mencionado Decreto).

En términos del Comandante Gustavo DE IBARRA:

*“Para las empresas chicas con aeronaves de menos de 10 Pasajeros será más conveniente que contraten a terceros para que con supervisión del representante técnico de la empresa de la empresa y el comandante de ese vuelo, la empresa contratada específicamente para el trabajo de deshielo / antihielo, realice el procedimiento. Desde luego esta empresa deberá contar con la certificación de ANAC para realizar este trabajo en rampa. Dada la tecnología de hoy día la supervisión de este trabajo puede ser supervisada mediante video llamada, con el celular del Cmte. del vuelo”.*⁷⁰

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos —es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673- APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

A su vez, el Comandante DE IBARRA expresó:

“No cabe duda, que desde el punto de vista técnico-operativo la Circular bajo análisis Incluye definiciones, abreviaturas, y elementos necesarios para la implementación de

70 | Consulta efectuada por los autores de este libro al aludido Comandante.

dichos programas, como planes de gestión, procedimientos de aplicación, tablas de HOT, y verificación de contaminantes. También detalla los requisitos de capacitación inicial y periódica para el personal involucrado, y proporciona ejemplos de tablas de HOT y formatos de registro.

Se trata de un procedimiento muy bien detallado para todo aquél que es operador bajo RAAC 121 pero para los operadores bajo RAAC 135, estos deberán recurrir a terceros que realicen dicho trabajo de deshielo y anti-hielo en rampa, debidamente habilitados por la ANAC o por la Autoridad Aeronáutica del país en que estén operando al momento de tener que realizar dicho trabajo, y el comandante del vuelo y el responsable técnico de la empresa, podrán ser autoridad suficiente para supervisar el trabajo

El responsable técnico podría no estar presente en forma física pero podría supervisar en forma de video llamada por el celular del comandante. Todo el procedimiento establecido está basado únicamente en las RAAC 121 no haciendo mención a la RAAC 135 o al punto 135.227 de las RAAC 135”.

RESOL-2024-290-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	4 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	5 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	Se omite su mención en la parte dispositiva del acto administrativo
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-95010954-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24; Resolución N° 1532/98 del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS; Resoluciones de la ANAC Nros. 203/2013, 445/2016, 1195/2016,558-E/2017, 727-E/2019, 802-E/2019; Disposición de la ex SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL, FLUVIAL Y MARÍTIMO del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS N° 73/1997 y la Disposición de la entonces SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL del ex MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA N° 1/2001.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 95526391-APN-DGLTYA#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Derogación de la Resolución ANAC N° 1195/2016 y su modificatoria N° 558/2017 (Art. 1º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-290-APN-ANAC#MEC con fecha 4 de septiembre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 5 de septiembre de 2024 se derogó la Resolución ANAC N° 1195/2016 y su modificatoria Resolución 558-E/2017 (Cfr. Art. 1º).

Recordemos el contenido de la RESOL ANAC N° 1195/2016 y su modificatoria; cuyo contenido, a esos efectos, transcribiremos:

Resolución ANAC N° 1195/2016

“VISTO el Expediente N° 0046273/2016 del Registro de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL y la Resolución N° 445, de fecha 15 de junio de 2016 también de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, y CONSIDERANDO:

Que mediante el dictado de la Resolución N° 445 de fecha 15 de junio de 2016 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), han sido derogadas la Disposiciones Nros. 73 de fecha 23 de diciembre de 1997 de la ex - SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL, FLUVIAL Y MARÍTIMO del ex - MINISTERIO DE ECONOMÍA, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, y su modificatoria Disposición N° 1 de fecha 16 de enero de 2001 de la entonces SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL del ex - MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA, al mismo tiempo que se instruyó a la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (DNTA) de la ANAC a la confección de un sistema de categorización de empresas, con el objeto de evaluar su performance en función del cumplimiento del horario, como herramienta para acercar mayor información al usuario.

Que dentro del ordenamiento reglamentario comparado, existen distintas experiencias, primordialmente de la COMUNIDAD EUROPEA y los ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, que tienen una fuerte tradición en la práctica y desarrollo de sistemas de relevamiento estadístico, en los que se contemplan parámetros de comparación objetivos, tales como: puntualidad; pérdida de equipaje; atención al usuario; cumplimiento de servicios incidentales, entre otros, los que son de utilidad a efectos de alcanzar mayor grado de eficacia en la prestación del servicio de transporte aéreo.

Que en tal sentido y a través de la implementación del presente sistema, se intenta dotar a la Autoridad de contralor Aeronáutico de nuevas herramientas adicionales al ejercicio de la potestad sancionatoria o punitiva, con acuerdo del Título XIII, Capítulo I del Código Aeronáutico y del Decreto N° 326 de fecha 10 de febrero de 1982, que propendan por la consecución de mayor eficiencia en la prestación del servicio de transporte aéreo.

Que dicho relevamiento deberá concentrarse objetivamente sobre un universo que resulte representativo, considerando por tanto las operaciones de aquellas empresas aéreas que concentren mayor cantidad de vuelos.

Que en tal sentido, la experiencia internacional demuestra que los índices de relevamiento llevados a cabo por las distintas autoridades aeronáuticas estadales se ciñen en la publicación del rendimiento o eficiencia observado por las prestatarias que en su conjunto concentran representativamente entre un SETENTA (70) a OCHENTA POR CIENTO (80 %) del total de movimientos, circunscribiéndose por tanto a las principales DIEZ (10) o DOCE (12) operadoras aéreas.

Que siguiendo tal lógica, resultaran alcanzadas por el presente sistema, aquellas líneas aéreas que, tanto en el mercado doméstico, como en el plano internacional lleven a cabo el mayor número de operaciones aéreas, conforme los estándares internacionales anteriormente referidos, alcanzando un grado de participación aproximado al OCHENTA POR CIENTO (80 %) de las operaciones aéreas en cada una de las mencionadas categorías.

Que a fin de dotar de mayor transparencia y claridad al sistema, resulta necesario determinar las empresas que de acuerdo con los parámetros previamente explicitados se encuentran alcanzadas por el presente sistema, el que resultará pasible de revisión de forma semestral, con el objeto de determinar la incorporación o exclusión de alguna nueva operadora aérea.

Que a tal efecto, la DNTA de la ANAC deberá generar la correspondiente evaluación, debiendo notificar fehacientemente y en plazo razonable a aquellas empresas que pudieren verse afectadas respecto al presente relevamiento estadístico.

Que dentro del universo de operadoras aéreas que resulten alcanzadas por la presente exigencia, de conformidad a los estándares previamente mencionados, a efectos de llevar adelante la ponderación de la puntualidad se contrastará el horario efectivamente

aprobado por la Autoridad Aeronáutica en ocasión de intervenir en la tramitación de aprobación del cuadro horario respectivo, frente a aquel en el que se produce la maniobra operativa denominada “out”, en atención a tratarse de aquella que se encuentra más próxima al despegue y que resulta de exclusivo resorte del operador aéreo.

Que como resultante de dicha labor comparativa, serán consideradas puntuales todos aquellos vuelos en los que el horario de operación o “out” se ajuste al efectivamente aprobado por la DNTA, estableciendo una tolerancia de en más o en menos QUINCE (15) minutos, a partir del cual serán considerados impuntuales a efectos del cálculo o la evaluación de eficacia.

Que a efectos de dotar al sistema de mayor precisión y rigurosidad se considerará la información derivada de los códigos nomencladores de demoras efectuados por la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA por sus siglas en inglés), lo que permitirá determinar las causas generadoras del incumplimiento horario.

Que consecuentemente, se establecerá en una primera etapa, la carga para las líneas aéreas alcanzadas por el presente de suministrar a través de los medios consignados por el Anexo II la información relativa a cada una de las operaciones aéreas efectuadas en el período, con expresa indicación de: fecha del vuelo, número identificador, itinerario o trayecto implicado, horario aprobado; horario efectivamente cumplido o “out”; tiempo de demora en caso que lo hubiere y el código de demora conforme la nomenclación internacional utilizada por IATA.

Que con la información suministrada por cada línea aérea, la Autoridad Aeronáutica llevará a cabo el correspondiente cálculo de eficiencia o puntualidad por cada transportadora implicada, el que será la resultante del total de movimientos informados con demora, respecto a la cantidad de movimientos totales aprobados, con exclusión de los servicios aéreos cancelados.

Que a fin de garantizar la veracidad de la información que será utilizada como insumo a efectos de la elaboración de la presente evaluación estadística, corresponde instruir al Departamento de Fiscalización y Fomento de la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales de la DNTA, a efectos que lleve adelante la fiscalización y contralor del presente sistema, debiendo generar un relevamiento planificado y esporádico respecto de las distintas operaciones aéreas, relevando la información

concerniente a cada servicio aéreo implicado, centrándose primordialmente en el horario denunciado como aprobado por la línea aérea y el horario en el que se produjo la maniobra operativa denominada “out”.

Que consecuentemente y ante la eventual constatación de inexactitudes, falta de fidelidad en la información brindada por las empresas, o la omisión respecto de su cumplimiento, se instará la promoción de las correspondientes acciones sancionatorias, con arreglo a lo dispuesto por el Título XIII Faltas y Delitos, Capítulo I Infracciones, Artículos 208 y subsiguientes del Código Aeronáutico, y normas concordantes.

Que finalmente, el resultado de la evaluación llevada adelante, de acuerdo con los parámetros expuestos con anterioridad será publicada trimestralmente por la ANAC a través de su sitio web, poniéndolo de tal modo a disposición de usuarios de transporte aéreo, como así también de los distintos organismos de la administración pública nacional que pudieren encontrarse implicados.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA de la ANAC, ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, Resolución ANAC N° 1.036 de fecha 10 de diciembre de 2010 y su similar N° 445/2016.

Por ello, EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL RESUELVE:

ARTÍCULO 1° — Apruébase el sistema de evaluación estadístico de cumplimiento horario de las operaciones aéreas, a modo de ranking de puntualidad, a efectos de trasladar mayor información a los usuarios y pasajeros contratantes del sistema de transporte aéreo.

ARTÍCULO 2° — Establézcase que el presente sistema resultará extensible a las empresas de transporte aéreo exclusivo de pasajeros, carga y correo de carácter regular cuyo total de operaciones áreas en su conjunto representen el OCHENTA POR CIENTO (80 %) del total de los servicios aéreos proyectados, tanto respecto al universo de operaciones de cabotaje, como internacionales, de acuerdo con la nómina que figura en el Anexo I a la presente medida.

ARTÍCULO 3° — Instrúyase a la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (DNTA) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) a llevar adelante de forma semestral la correspondiente revisión de las empresas incluidas en la nómina prevista por el Anexo I a la presente, a efectos de constatar toda posible modificación respecto al universo de empresas alcanzadas. En caso de presentarse modificaciones, deberán notificar por medio fehaciente a la transportadora aérea implicada, la que correrá con la carga respecto de la exigencia de suministrar la información que resulte exigible a efectos del presente a partir del término de SESENTA (60) días.

ARTÍCULO 4° — Emplázase a las empresas prestatarias de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo de carácter regular que cumplan los parámetros previstos por el Artículo 2° de la presente medida, a brindar de forma trimestral, dentro de los DIEZ (10) de vencido cada uno de los trimestres de cada año, la información consignada en el Anexo II a la presente resolución, el que será publicado en la página “web” de ANAC (www.anac.gob.ar), relativa a cada operación aérea de cabotaje e internacional, estas últimas con punto de origen en el territorio nacional. Produciéndose, consecuentemente el vencimiento del término de presentación respecto al primer trimestre del año 2017, el 10 de abril de dicho año.

ARTÍCULO 5° — Establézcase que a los efectos del presente sistema de evaluación horaria, se considerará puntual a toda aquella operación aérea en la que se produzca la maniobra operativa denominada como “out” dentro de los QUINCE (15) minutos del horario efectivamente aprobado por la DNTA. Considerándose consecuentemente como impuntual a toda aquella que exceda de tal franja de tolerancia.

ARTÍCULO 6° — Con la información relativa a cada operación aérea aludida en el Artículo 2° precedente, la Autoridad Aeronáutica elaborará el correspondiente índice de puntualidad o eficiencia diferenciando el universo de operaciones aéreas de cabotaje de las internacionales, el que será la resultante del total de movimientos informados con demora, respecto a la cantidad de movimientos totales aprobados, con exclusión de los servicios aéreos cancelados.

ARTÍCULO 7° — El resultado de la evaluación de puntualidad referida, será publicado trimestralmente, produciéndose la primera de ellas el 2 de mayo de 2017 con la información concerniente al primer trimestre del año, a través del sitio oficial de

internet de la ANAC, poniéndolo a disposición de cualquier otro organismo público que lo requiera, especialmente el MINISTERIO DE TURISMO y toda otra repartición estatal que forme parte integrante de la COMISIÓN INTERMINISTERIAL PERMANENTE DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO.

ARTÍCULO 8° — Establézcase la carga a todas las prestadoras de servicios de transporte aéreo a vincular en sus respectivos portales de internet la información emergente del presente relevamiento estadístico elaborado por la ANAC.

ARTÍCULO 9° — Instrúyase al cuerpo de inspectores pertenecientes al Departamento de Fiscalización y Fomento de la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales de la DNTA de la ANAC a controlar y fiscalizar el cumplimiento de la obligación que se prevé por medio de la presente resolución, especialmente respecto a la fidelidad y veracidad de la información exigible. Comprobada la falta de información, inexactitud, o cualquier otra irregularidad en la que recayesen las empresas aéreas implicadas, se instará la promoción de las correspondientes acciones sancionatorias, con arreglo a lo dispuesto por el “Título XIII Faltas y Delitos, Capítulo I Infracciones”, Artículos 208 y subsiguientes del Código Aeronáutico, y normas concordantes.

ARTÍCULO 10. — Regístrese, publíquese mediante la intervención del Boletín Oficial y cumplido archívese. —

Ing. JUAN PEDRO IRIGOIN, Administrador Nacional de Aviación Civil".

ANEXO I
NÓMINA DE EMPRESAS AÉREAS ALCANZADAS POR EL SISTEMA DE RELEVAMIENTO ESTADÍSTICO DE PUNTUALIDAD.

LISTADO DE EMPRESAS - SERVICIOS AÉREOS DE CABOTAJE.

Empresa	Despegues	Part %	Acum. %
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	43.096	44,8 %	44,8 %
AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A	32.695	34,0 %	78,8 %
LAN ARGENTINA SA	18.767	19,5 %	98,4 %

LISTADO DE EMPRESAS – SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES.

Empresa	Despegues	Part. %	Acum. %
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	8.669	23,6 %	23,6 %
LAN AIRLINES SA	4.076	11,1 %	34,7 %
AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A	3.698	10,1 %	44,7 %
VRG LINHAS AÉREAS SA	3.577	9,7 %	54,5 %
TAM - TRANSPORTES AEREOS MERIDIONAIS S/A	2.798	7,6 %	62,1 %
AMERICAN AIRLINES INC.	1.401	3,8 %	65,9 %
LAN PERU	1.154	3,1 %	69,0 %
COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACION	1.135	3,1 %	72,1 %
LAN ARGENTINA SA	1.027	2,8 %	74,9 %
TRANSPORTES AEREOS DEL MERCOSUR	956	2,6 %	77,5 %
SKY AIRLINE SA	826	2,2 %	79,7 %
TACA PERU	669	1,8 %	81,6 %

ANEXO II

INFORMACIÓN EXIGIBLE A LAS EMPRESAS SUJETAS AL RELEVAMIENTO ESTADÍSTICOS DE PUNTUALIDAD. EMPRESA RAZÓN SOCIAL

FECHA	EMPRESA COD IATA	N° VUELO	ORIGEN	DESTINO	ETD	OUT	DEMORA (MIN)	D:15	Código IATA
								Puntual o Impuntual	

Email de envío: estadisticas.dnta@anac.gob.ar INSTRUCTIVO:

1.- Deberá indicarse el nombre de la Empresa presentante / razón social con el correspondiente designador otorgado por la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA).

2.- En la planilla, tendrá que establecerse la fecha del vuelo, el número de vuelo, el designador de la Empresa, el origen y destino, el horario aprobado (ETD), el horario en el que se registró el OUT, establecer los minutos de demora, consignar si el vuelo resultó puntual o impuntual considerando una tolerancia de más o en menos QUINCE (15) minutos al horario aprobado y finalmente el código de demora IATA, en caso que se hubiere registrado un incumplimiento del horario.

3.- Por el caso de grupos de Empresas, deberá elaborarse una planilla por cada una de ellas. Deberá elaborarse una planilla por cada especie de servicios aéreos, consignando de tal modo separadamente, vuelos de cabotaje de los internacionales.”

RESOLUCIÓN 558-E/2017

“VISTO el Expediente ANC N° 0024148/2017, y la Resolución N° 1.195, de fecha 29 de diciembre de 2016, ambas del Registro de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

CONSIDERANDO:

Que mediante el dictado de la Resolución N° 1.195 de fecha 29 de diciembre de 2016 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), se aprobó el sistema de evaluación estadístico de cumplimiento horario de las operaciones aéreas, a modo de Índice de Puntualidad, a efectos de trasladar mayor información a los usuarios y pasajeros contratantes del sistema de transporte aéreo.

Que, en virtud de los resultados obtenidos luego de la primera experiencia de elaboración y publicación del Índice de Puntualidad, se juzga oportuno incorporar progresivamente todo el universo de empresas operadoras de servicios regulares de cabotaje e internacionales.

Que, visto que se prevé la incorporación próxima de nuevas empresas en el ámbito de nuestro país, sería conveniente la aplicación del Índice de Puntualidad a todo el universo de operadoras de servicios regulares de cabotaje, a efectos de valorar el impacto de su participación en el mercado.

Que asimismo, y a los efectos de incorporar progresivamente todo el universo de empresas aéreas que presten servicios regulares internacionales, sería beneficioso incorporar al Índice de Puntualidad las empresas que presten servicios entre nuestro país y la Región de América del Norte, (tomándose en consideración los ESTADOS UNIDOS

DE AMÉRICA y CANADÁ), habida cuenta de la importancia creciente del intercambio de transporte con este bloque regional, y del impacto de la suscripción de los Acuerdos Bilaterales entre la REPÚBLICA ARGENTINA y los Estados UNIDOS DE AMÉRICA de marzo de 2016, que presumiblemente redundará en una mayor apertura comercial y un creciente flujo de pasajeros entre ambos estados.

Que con el fin de lograr la ampliación progresiva a todo el universo de explotadoras de servicios regulares internacionales, se contempla la incorporación sucesiva del resto de las regiones para la construcción del Índice.

Que, no obstante lo expuesto, se juzga conveniente brindar a las explotadoras de servicios regulares internacionales, la posibilidad de participar voluntariamente del Índice de Puntualidad.

Que conviene delegar a la DIRECCIÓN NACIONAL TRANSPORTE AÉREO de la ANAC la potestad de modificar aspectos normativos complementarios y metodológicos a efectos de dar efectivo cumplimiento de la Resolución N° 1.195 de fecha 29 de Diciembre de 2016 y de la presente medida.

Que a efectos de dotar al sistema de mayor precisión y rigurosidad resulta oportuno precisar la utilización de los códigos nomencladores de demoras efectuados por la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, (IATA) por sus siglas en inglés.

Que resulta suficiente la publicación del Índice de Puntualidad a través del sitio web de la ANAC y de otros organismos oficiales y entidades vinculadas al ámbito de la aviación civil.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA de la ANAC, ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, y las Resoluciones ANAC Nros. 1.036 de fecha 10 de diciembre de 2010, y 445 de fecha 15 de junio de 2016.

Por ello, EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL RESUELVE:
ARTÍCULO 1º.- Modifícase el Artículo 2º de la Resolución N° 1.195 de fecha 29 de Diciembre de 2016 de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN

CIVIL, el que quedará redactado del siguiente modo: “Establézcase que el presente sistema resultará extensible a las empresas de transporte aéreo exclusivo de pasajeros, carga y correo de carácter regular, tomándose en consideración el total de los servicios aéreos proyectados al universo de operaciones de cabotaje; y el OCHENTA POR CIENTO (80 %) del total de los servicios aéreos proyectados al universo de operaciones de transporte regular internacional prestados por aquellas empresas que los concentren en mayor cantidad, incluyéndose además aquellas empresas que operen servicios en la Región de América del Norte no alcanzadas por el OCHENTA POR CIENTO (80 %), de acuerdo con la nómina que figura en el Anexo I (IF- 2017-14952509-APN- DNTA#ANAC) a la presente, y a toda otra empresa de transporte regular internacional que manifieste su voluntad de participar en el presente Índice de Puntualidad.”.

ARTÍCULO 2º.- Modifícase el Artículo 3º de la Resolución N° 1.195 de fecha 29 de Diciembre de 2016 de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, el que quedará redactado como sigue: “Facúltase a la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (DNTA) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) a llevar adelante la revisión semestral de las empresas incluidas en la nómina prevista por el Anexo I (IF-2017-14952509-APN-DNTA#ANAC) a la presente, a efectos de constatar toda posible modificación respecto al universo de empresas alcanzadas en el OCHENTA POR CIENTO (80 %) de operaciones de transporte regular internacional de las operaciones previsto. En caso de presentarse modificaciones, deberá notificarse por medio fehaciente a las operadoras alcanzadas, con una antelación de al menos VEINTE (20) días previos al inicio del semestre en el que correrán con la obligación de presentar la información, a efectos de que puedan prever, con una anticipación razonable, la metodología con la que obtendrán y resguardarán los datos requeridos. Asimismo, facúltase a modificar aspectos normativos complementarios y metodológicos a efectos de dar efectivo cumplimiento de la Resolución N° 1.195 de fecha 29 de Diciembre de 2016 y de la presente.”.

ARTÍCULO 3º.- Derógase el Artículo 8º de la Resolución N° 1.195 de fecha 29 de Diciembre de 2016 de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

ARTÍCULO 4°.- Sustitúyase el Anexo I de la Resolución N° 1.195 del 29 de Diciembre de 2016 de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, por el Anexo I (IF-2017-14952509-APN- DNTA#ANAC) que integra la presente Resolución.

ARTÍCULO 5°.- Sustitúyase el Anexo II de la Resolución N° 1.195 del 29 de Diciembre de 2016 de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, por el Anexo II (IF-2017-14953183-APN- DNTA#ANAC) que integra la presente Resolución.

ARTÍCULO 6°.- Regístrese, publíquese mediante la intervención del Boletín Oficial y cumplido archívese. — Juan Pedro Irigoín."

ANEXO I
NÓMINA DE EMPRESAS AÉREAS ALCANZADAS POR EL SISTEMA DE RELEVAMIENTO ESTADÍSTICO DE PUNTUALIDAD.

LISTADO DE EMPRESAS - SERVICIOS AÉREOS DE CABOTAJE.

Empresa	Despegues	Part. %
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	23511	43,1 %
AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A	20549	37,6 %
LAN ARGENTINA S.A.	9057	16,6 %
ANDES LÍNEAS AÉREAS S.A.	1485	2,7 %
Total general	54602	100 %

LISTADO DE EMPRESAS - SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES

Empresa	Despegues	Part. %	Acum. %
AEROLINEAS ARGENTINAS SA	4815	23 %	23 %
LAN AIRLINES SA	2187	10,5 %	33,5 %
AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A	1912	9,1 %	42,6 %
AUSTRAL LINEAS AEREAS-CIELOS DEL SUR S.A	1781	8,5 %	51,1 %
TAM - TRANSPORTES AEREOS MERIDIONAIS S/A	1531	7,3 %	85,5 %
LAN ARGENTINA SA	890	4,3 %	62,7 %
LAN PERU	817	3,9 %	66,6 %
AMERICAN AIRLINES INC.	759	3,6 %	70,2 %
COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACION	732	3,5 %	73,8 %
SKY AIRLINE SA	723	3,5 %	77,2 %
TRANSPORTES AEREOS DEL MERCOSUR	403	1,9 %	79,1 %

LISTADO DE EMPRESAS - SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES REGIÓN DE AMÉRICA DEL NORTE

Empresa
DELTA AIRLINES
UNITED AIRLINES INC.
AIR CANADA

ANEXO II

INFORMACIÓN EXIGIBLE A LAS EMPRESAS SUJETAS AL RELEVAMIENTO ESTADÍSTICOS DE PUNTUALIDAD. EMPRESA RAZÓN SOCIAL

FECHA	EMPRESA COD IATA	Nº VUELO	ORIGEN	DESTINO	ETD	OUT	DEMORA (MIN)	D:15	Código IATA
								Puntual o Impuntual	

"Email de envío: estadisticas.dnta@anac.gob.ar INSTRUCTIVO:

1.- Deberá indicarse el nombre de la Empresa presentante / razón social con el correspondiente designador otorgado por la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA).

2.- En la planilla, presentada en hoja de cálculo, tendrá que establecerse la fecha del vuelo, el número de vuelo, el designador de la Empresa, el origen y destino, el horario aprobado (ETD), el horario en el que se registró el OUT, establecer los minutos de demora, consignar si el vuelo resultó puntual o impuntual considerando una tolerancia de más o en menos QUINCE (15) minutos al horario aprobado y finalmente el código de demora IATA numérico, o como alternativa el alfabético de dos letras (Por ejemplo, "94", o "RS", para la demora por Cabin crew rotation), en caso que se hubiere registrado un incumplimiento del horario.

3.- Por el caso de grupos de Empresas, deberá elaborarse una planilla por cada una de ellas.

4.- Deberá elaborarse una planilla por cada especie de servicios aéreos, consignando de tal modo separadamente, vuelos de cabotaje de los internacionales."

Los fundamentos que se brindaron a los fines de su emisión fueron que el sistema de evaluación estadístico de cumplimiento de horario de las operaciones aéreas a modo de índice de puntualidad, al que había dado lugar la emisión de la Resolución ANAC N° 1995/2016 y su modificatoria N° 558/2017, no resultó eficaz en la disminución de la impuntualidad.

Se enfatizó en la circunstancia de que no resultaba justificable el dispendio de recursos aportados por los contribuyentes para el sistema de un sostenimiento de evaluación de puntualidad de impronta estatal. Sobre todo, en un contexto en el que existen diversas empresas de análisis de aviación y prestigiosas organizaciones que ejecutan seguimientos de vuelo a nivel global y elaboran informes de puntualidad.

A su vez, se expresó que dicho sistema que establecía como vuelo impuntual a aquél cuya maniobra operativa se anticipara o excediera en más de QUINCE (15) minutos respecto del horario aprobado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO, impuso la obligación a las empresas aéreas de suministrar información relativa

a cada una de las operaciones aéreas efectuadas en el período, con expresa indicación de la fecha de vuelo, número identificador, itinerario o trayecto implicado, horario aprobado, horario efectivamente cumplido o “out”; tiempo de demora en caso de que lo hubiere y el código de demora conforme la nomenclación internacional utilizada por la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO por sus siglas en inglés “IATA” o el Código Alfabético de DOS (2) letras.

Circunstancia ésta que habría resultado hostil a las compañías aéreas en pos de los recursos que debían destinar obligatoriamente a la producción y organización de dichos datos.

RESOL-2024-319-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	16 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	18 de septiembre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-89298034-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 506-E/2023 y Partes 61, 63, 64, 65, 105, 141, 142 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 96606645-APN-DGLTY#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Aprobación de la enmienda del Apéndice 3 “Procedimiento para Obtener Autorización como Centro de Certificación de la Competencia Lingüística en idioma inglés y español” de la Parte 141 de las RAAC “Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil” (CIAC) (IF-2024-90083160-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 1º), y —Aprobación de la Enmienda del Apéndice 3 – “Procedimiento para obtener autorización para certificar la competencia lingüística en idioma inglés y español” de la Parte 142 de las RAAC (IF-2024-90083124-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 2º).

APÉNDICE 3 – PROCEDIMIENTO PARA OBTENER AUTORIZACIÓN COMO CENTRO DE CERTIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA EN IDIOMA INGLÉS Y ESPAÑOL, PARTE 141 – CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL (CIAC) DE LAS RAAC	
Identificación	IF-2024-90083160-APN-DNSO-ANAC
Objeto	El presente Apéndice establece los requisitos que deberán cumplir los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) habilitados bajo esta Parte, para obtener la autorización para “Certificar la Competencia Lingüística en Idioma Inglés y español” del personal aeronáutico que desee obtener un certificado de idoneidad aeronáutica, conforme lo requerido en las Partes 61, 63, 64, 65 y 105 de las RAAC, y normas complementarias.
Estructura Normativa Interna	a) Requisitos Generales b) Requisitos del Examen de Certificación de la Competencia Lingüística c) Requisitos del Comité Evaluador d) Requisitos del Aula de Certificación e) Requisitos Administrativos f) Requisitos de Archivo y Guarda del Examen de Certificación

APÉNDICE 3 – PROCEDIMIENTO PARA OBTENER AUTORIZACIÓN CERTIFICAR LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA EN IDIOMA INGLÉS Y ESPAÑOL - PARTE 142 – CENTROS DE ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL (CEAC) DE LAS RAAC	
Identificación	IF-2024-90083124-APN-DNSO#ANAC
Objeto	El presente Apéndice establece los requisitos que deberán cumplir los Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC) habilitados bajo esta Parte, para obtener la autorización “Certificar la Competencia Lingüística en idioma inglés y Español” del personal aeronáutico que desee obtener un certificado de idoneidad aeronáutica, conforme lo requerido en las Partes 61, 63, 64, 65 y 105 de las RAAC y normas complementarias.
Estructura Normativa Interna	1. Requisitos Generales 2. Requisitos del examen de Certificación de la Competencia Lingüística 3. Requisitos del Comité Evaluador 4. Requisitos de Aula de Certificación 5. Requisitos Administrativos 6. Requisitos de Archivo y Guarda del Examen de Certificación

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-319-APN-ANAC#MEC con fecha 16 de septiembre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 18 de septiembre de 2024 se aprobó la enmienda del Apéndice 3 “Procedimiento para Obtener Autorización como Centro de Certificación de la Competencia Lingüística en idioma inglés y español” de la Parte 141 de las RAAC “Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil” (CIAC) (IF-2024-90083160- DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º) como así también aquella del Apéndice 3 – “Procedimiento para obtener autorización para certificar la competencia lingüística en idioma inglés y español” de la Parte 142 de las RAAC (IF-2024-90083214-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 2º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que la adopción de la medida de referencia resultaba necesaria para cumplimentar con el hallazgo de *la Federal Aviation Administration* en la Auditoría realizada durante el mes de abril de 2024 en el marco del PROGRAMA INTERNACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (IASA).

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos —es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673- APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

Indudablemente, desde el punto de vista técnico-operativo la medida proyectada en este acto administrativo permitió efectuar una democratización en cuanto a las posibilidades de realizar este tipo de tareas, siempre y cuando —claro está— se cumplimenten las formalidades institucionalmente exigidas a esos efectos.

RESOL-2024-320-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	16 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	16 de septiembre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-93002530-APN-ANAC#MEC; Decretos Nros. 1172/2003, 1770/2007 y 606/2024; Resolución de ANAC N° 506- E/2023 y parte 65 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 112646154-APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decreto PEN N° 606/2024;
Objeto	—Aprobación del “Procedimiento de exámenes teóricos/prácticos para el otorgamiento de las habilitaciones de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA)” (IF-2024-96042115-APN-DNSO#ANAC) que forma parte del Manual de Gestión de Licencias al Personal, a efectos de cumplir con la toma de los exámenes de pericia establecidos en las RAAC - Parte 65 Subparte D (Cfr. artículo 1º); —Aprobación del “Procedimiento para la designación del examinador de mantenimiento de un CIAC” (IF-2024- 96038136-APN-DNSO#ANAC) que forma parte del Manual de Gestión de Licencias al Personal, a efectos de cumplir con lo establecido en las RAAC parte 147 (Cfr. artículo 2º), y - Aprobación del “Temario de exámenes de pericia” (IF-2024-95215947-APN-DNSO#ANAC) que forma parte del Manual de Licencias al Personal, a efectos de cumplir con lo establecido en la Parte 65 de las RAAC y estandarizar la preparación de las pruebas prácticas (Cfr. artículo 3º).

PROCEDIMIENTO DE EXÁMENES TEÓRICOS/ PRÁCTICOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LAS HABILITACIONES DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES (MMA)

Identificación	IF-2024-96042115-APN-DNSO#ANAC
Estructura Normativa Interna	1. Introducciones 2. Definiciones 3. Procedimientos de Ejecución —Formulario Evaluación de Solicitud de Emisión de Habilitación de Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves. Informe final de la evaluación del postulante. —Acta Volante de Evaluación de Pericia.

PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DEL EXAMINADOR DE MANTENIMIENTO DE UN CIAC RAAC PARTE 147

Identificación	-IF-2024-96038136-APN-DNSO#ANAC
Estructura Normativa Interna	1. Requisitos de elegibilidad del examinador de mantenimiento 2. Procedimiento para autorizar al examinador de mantenimiento a) Fase I – Solicitud para la designación b) Fase II – Evaluación de la documentación c) Fase III – Prueba de pericia inicial d) Fase IV – Emisión de la autorización del examinador e) Fase V – Notificación al CIAC 3. Legajos de examinadores de mantenimiento 4. Programa de capacitación 5. Programa de vigilancia de los examinadores 6. Ejemplo de Carta de Designación del Examinador
Temario exámenes de pericia	
Identificación	IF-2024-95215947-APN-DNSO#ANAC

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-320-APN-ANAC#MEC⁷¹ con fecha 16 de septiembre de 2024 —fecha a partir de la cual habría comenzado a regir (Cfr. 5º)— y su publicación en el BORA con fecha 18 de septiembre de 2024 se aprobó el “Procedimiento de exámenes teóricos/prácticos para el otorgamiento de las habilitaciones de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA)” (IF-2024-96042115-APN-DNSO#ANAC) que forma parte del Manual de Gestión de Licencia (Cfr. Art. 1º); el “Procedimiento para la designación del examinador de mantenimiento de un CIAC” (IF-2024-96038136-APN-DNSO#ANAC) que forma parte del Manual de Gestión de Licencias al Personal, a efectos de cumplir con lo establecido en las RAAC parte 147 (Cfr. Art. 2º) y el “Temario de exámenes de pericia” (IF- 2024-95215947-APN-DNSO#ANAC); todos los cuales forman parte del Manual de Licencias al Personal.

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que en la reciente asesoría técnica recibida del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional por sus siglas en inglés “SRVSOP”, recomendó sobre el hallazgo señalado que la ANAC debe *“(.) elaborar un procedimiento incluyendo los requisitos de elegibilidad de los examinadores de mecánicos de mantenimiento, la aprobación y vigilancia de éstos, así como los procedimientos para los exámenes prácticos, incluyendo la capacitación tanto para los inspectores de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) como para los examinadores autorizados.”*

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos —es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la Auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que

71 | Portal Oficial del Estado Argentino: PROCEDIMIENTO DE EXÁMENES TEÓRICOS/ PRÁCTICOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LAS HABILITACIONES DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES (MMA) (IF-2024-96042115-APN-DNSO#ANAC); PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DEL EXAMINADOR DE MANTENIMIENTO DE UN CIAC RAAC PARTE 144 (IF-2024-96038136-APN-DNSO#ANAC) y TEMARIO EXAMENES DE PERICIA MÓDULO: ESTRUCTURAS (IF-2024- 95215947-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_320-2024.pdf (Fecha de consulta: 5/02/2025); https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_i_de_resolucion_320-2024.pdf (Fecha de consulta 5/02/2025) y https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_ii_de_resolucion_320-2024.pdf (Fecha de consulta: 5/02/2025), respectivamente.

el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673- APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

A continuación, transcribimos el contenido de los tres IFs que fueran aprobados con motivo de la emisión de la Resolución bajo análisis:

- a. “Procedimiento de exámenes teóricos/prácticos para el otorgamiento de las habilitaciones de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA)” (IF-2024-96042115- APN-DNSO#ANAC):

“Procedimiento de exámenes teóricos/ prácticos para el otorgamiento de las habilitaciones de mecánico de mantenimiento de aeronaves (mma)”

1. Introducción

El RAAC Parte 65 en su Subparte D “Licencia de Mecánico Mantenimiento de Aeronaves MMA” Sección 65.73 “Habilitaciones” establece que el otorgamiento por primera vez de una Habilitación (MMA Categorías A, B o C) está condicionado a la aprobación del examen de conocimientos y de pericia que establezca la Autoridad Aeronáutica competente en función de la instrucción acreditada.

2. Definiciones:

2.1. Inspector de la ANAC: a los fines del presente Procedimiento, es el Inspector de la Dirección de Licencias al Personal de la ANAC, a cargo de la toma de los exámenes de habilitación de los postulantes a una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA).

2.2. Examinador: es un Instructor del CIAC “Instituto Nacional de Aviación Civil – Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos” INACCIATA (o cualquier otro CIAC que la ANAC determine), que fue designado por dicho Centro y luego aprobado por la ANAC para examinar en nombre de dicha Autoridad Aeronáutica a los postulantes de una habilitación de MMA. La aprobación se da luego de sortear el proceso establecido en el Procedimiento de Aprobación de Examinadores de la ANAC.

3. Procedimientos de ejecución: *El procedimiento de la evaluación para la obtención de una habilitación de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave, consta de los siguientes pasos*

3.1. Los solicitantes deberán presentarse con la documentación correspondiente, en las oficinas del Registro de Licencias al Personal, en la calle Balcarce 276, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. O presentarla a través de la plataforma Trámites a Distancia (TAD). Los detalles se muestran en el sitio web de la ANAC a través del siguiente link: <https://www.argentina.gob.ar/anac/personal-aeronautico/emision-de-licenciasaeronauticas-certificados-de-competencia-y-autorizaciones-especiales>

Dicha documentación debe demostrar que se reúnen los requisitos para el otorgamiento establecidos en la sección 65.71, “Requisitos para el otorgamiento” de la Subparte D del RAAC 65.

Los requisitos son:

- DNI*
- Licencia*
- Certificación Médica Aeronáutica (CMA)*
- Matrícula del Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica y Espacial (CPIAyE), con talón de pago al día. - DNSO Form N° 8610-1 (o revisión posterior).*
- Certificado Analítico correspondiente al curso de su formación como Mecánico de Mantenimiento Aeronáutico.*
- Pago de Arancel.*

3.2. La ANAC programará primero los exámenes de conocimientos teóricos, los que se llevan a cabo dos veces por semana en las instalaciones del CIAC INAC – CIATA.

3.3. Las evaluaciones se programarán previa evaluación de la documentación presentada, incluyendo la experiencia laboral del solicitante.

3.4. Esta última se acredita a través del Certificados de Trabajo Técnico Aeronáutico (Formulario 8610), firmado por el Representante Técnico del TAR habilitado u otra Organización de Mantenimiento Aprobada por la ANAC.

3.6. También la experiencia laboral podría ser acreditada por una Organización de Mantenimiento Aeronáutica de Fuerzas Armadas, o de Seguridad; o por una Organización de Mantenimiento Aeronáutica aprobada por otra Autoridad de Aviación Civil distinta a la ANAC.

3.7. En todos los casos, un Inspector de la ANAC podrá cruzar los datos informados a través del Formulario 8610 con Datos aportados por otros Departamentos de la

Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC, para confirmar su veracidad.

3.8. Cuando se determine la fecha del examen teórico para un solicitante dado, se le comunicará al mail que dejó como referencia.

3.9. Los mismos se llevan a cabo en computadoras personales en el laboratorio de informática del CIAC INAC —CIATA a través de un software: el TCEXAM. La configuración de dicho laboratorio permite organizar turnos de un máximo de 16 (dieciséis) postulantes. Un Inspector de la ANAC está a cargo del examen.

3.10. TCEXAM selecciona aleatoriamente (a través de una función random) 100 preguntas a partir del Banco de Preguntas de la ANAC. Este último se encuentra disponible en los siguientes enlaces: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dlp-mma-plantas-de-poder.pdf> <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dlp-mma-estructuras.pdf> <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dlp-mma-generalidades-v2.pdf>

3.11. El TCEXAM aborda los siguientes módulos en la secuencia que se describe a continuación:

a. Generalidades.

b. Aeronaves (Estructuras).

c. Plantas de Poder (Motores)

En dichos módulos, se abordan los siguientes temas sobre el cual el solicitante debe demostrar conocimientos teóricos: matemática, física, aerodinámica, prevención de accidentes, legislación y normativa aeronáutica, dibujo técnico, lengua extranjera (inglés), química, estructuras y sistemas aeronáuticos, motores alternativos y a reacción, electricidad e instrumental.

3.12. El examen por TCEXAM tiene una duración de 90 minutos, finalizado el cual el propio software asigna el porcentaje de respuestas correctas y lo imprime para su firma por parte del solicitante y del Inspector de la ANAC que tomó el mismo. La versión impresa / firmada toma el carácter de Evidencia. Para considerarse aprobado, debe obtenerse al menos el 70 % de respuestas correctas.

3.13. Una vez aprobado el examen de conocimientos teóricos el solicitante queda en condiciones de presentarse al Examen de Pericia. La solicitud para dicho Examen se realiza por mail a la siguiente dirección: controleducativodlp@anac.gob.ar

3.14. En esa instancia se vuelven a verificar el cumplimiento con los requisitos:

- DNI*
- Exámenes teóricos aprobados*
- Licencia*
- Certificación Médica Aeronáutica CMA*
- Matrícula del Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica y Espacial CPIAyE, con talón de pago al día*
- DNSO Form. N° 8610-1 (o revisión posterior).*
- Certificado Analítico correspondiente al curso de su formación como Mecánico de Mantenimiento Aeronáutico*
- Y en esta instancia se agrega: Exámenes teóricos aprobados*

3.15. El lugar y fecha de examen le será comunicado al solicitante a su mail. El lugar será los talleres del CIAC INAC – CIATA, y la fecha habitual es el primer sábado de cada mes entre los meses de abril y noviembre. El cupo máximo es de 8 (ocho) postulantes por turno. También en el mismo mail se le comunica al solicitante los siguientes requisitos complementarios para presentarse al Examen de Pericia: a) Hora de Inicio y Finalización (El Examen tiene una duración de 4 hs).

b) Ropa adecuada para demostrar sus habilidades en el Taller Aeronáutico.

c) Calzado y elementos de Seguridad.

d) La obligación de presentarse con DNI.

e) Pago de Arancel en CIATA.

3.16. Los exámenes de pericia abordan nuevamente los módulos que previamente fueron evaluados en su teoría y en la misma secuencia:

a) Generalidades.

b Estructuras.

c) Plantas de poder.

3.17. En dichos módulos, se abordan los temas sobre el cual el solicitante debe demostrar pericia en las tareas de mantenimiento relacionadas con estructuras y sistemas aeronáuticos, motores alternativos y a reacción, electricidad e instrumental. Los mismos están conformados por los siguientes fundamentos para obtener la calificación final de

Aprobado / No Aprobado:

a) Destreza.

b) Conocimientos.

c) Predisposición.

3.18. Los exámenes de Pericia son conducidos por un Inspector de la ANAC, quien cuenta con la colaboración de los Examinadores del INAC - CIATA. El examen comienza con la entrega de la lista de medición de cumplimiento y verificación: “EVALUACIÓN DE SOLICITUD DE EMISIÓN DE POSTULANTE A HABILITACIÓN DE LICENCIA DE MECANICO DE MANTENIMIENTO – INFORME FINAL DE LA EVALUACIÓN PRÁCTICA Y ORAL DEL POSTULANTE” - “ANAC Form DLP Ev.1”.

3.19. Dichos Form. son utilizados por el Inspector de la ANAC como informe final de la evaluación práctica de postulantes a habilitaciones de licencias de mecánico de mantenimiento.

3.20. Instrucciones para llenado de este Formulario: con el objetivo de lograr un documento legible, y facilitar la adecuada utilización de los Form. por parte del Inspector de la ANAC, se proporciona la siguiente información:

a. Casilla 1 Nombre del Postulante a la licencia de Mecánico de Mantenimiento

b. Casilla 2 Tipo de Licencia a postular

c. Casilla 3 Habilitación

d. Casilla 4 Lugar del examen práctico o evaluación: INAC - CIATA

e. Casilla 5 Fecha en que se llevó el examen práctico.

f. Casilla 6 Nombre del Inspector de la ANAC.

g. Casilla 7 Nombre de los Examinadores del INAC - CIATA.

h. Casilla 8 Temas - Materia de examen.

i. Casilla 9 Preguntas y trabajos prácticos.

j. Casilla 10 Satisfactoria (S). - Significa que el cumplimiento del requisito que se está verificando, en su aplicación es satisfactorio y no requiere mayor detalle.

k. Casilla 11 No satisfactoria (NS). - Significa que el requisito que está siendo objeto de verificación, ha sido demostrado de una manera inadecuada.

3.21. El Inspector ANAC o Examinador seleccionarán los temas para el examen del documento “ANAC - Temario de Exámenes de Pericia”. El mismo contiene temas de los ya mencionados módulos: Generalidades, Estructuras y Plantas de Poder. El Documento se puede descargar del siguiente enlace: <https://www.argentina.gob.ar/anac/personal-aeronautico/mma-mera>.

El Inspector de la ANAC o el Examinador le indicarán al postulante que anote los temas en el “FORM EV.1 DCE-DLP”. Deberán ser entre 3 y 5 temas sobre Generalidades; entre 3 y 5 preguntas sobre Estructuras; y entre 3 y 5 preguntas sobre Plantas de Poder.

3.22. El examen de Pericia durará un máximo de 4 hs. Durante su transcurso, el Inspector de la ANAC y/o los Examinadores del INAC – CIATA realizarán preguntas orales relacionadas con la prueba de habilidades seleccionadas, aunque podrán realizar otras que consideren.

3.23. Finalizado el mismo, el Inspector ANAC colocará la calificación final. Para aprobarlo, se debe lograr “S” en al menos el 7 % de las preguntas en cada uno de los tres grupos ya indicados: Generalidades, Estructuras y Planta de Poder (“S” o “NS”). El Inspector de la ANAC y los Examinadores firmarán el “FORM EV.1 DCE-DLP”.

3.24. Luego, el Inspector de la ANAC volcará el resultado final de todos los postulantes de ese turno de examen en la planilla “ACTA VOLANTE DE EVALUACION DE PERICIA”, “FORM EV.2 DCE-DLP”. Allí se indica también su Registro en Libro de Actas. Una copia de dicha Acta Volante será llevada por el Inspector de la ANAC y la otra queda en poder del INAC-CIATA. Nuevamente: éste y los Examinadores firmarán el “FORM EV.2 DCE-DLP”.

3.25. En caso de reprobarse el examen, el postulante deberá practicar y reforzar los temas que no satisfizo, motivo por el cual la nueva fecha de solicitud de examen no podrá ser antes de 30 días posteriores al reprobado.

3.26. Una vez aprobado el examen, el trámite finaliza en ANAC con la impresión y extensión de la Licencia.”

**EVALUACIÓN DE SOLICITUD DE EMISIÓN DE HABILITACIÓN DE LICENCIA DE
MECÁNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES
INFORME FINAL DE LA EVALUACIÓN DEL POSTULANTE**

ANAC | AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA

1. Nombre del Postulante:		2. Tipo de Licencia:	
3. Habilitación:		4. Lugar del examen:	
5. Fecha:	6. Inspector de la ANAC:		7. Examinadores:
8. Tema	9. Preguntas y trabajos prácticos	10. (S)	11. (NS)
Generalidades			
Generalidades			
Generalidades			
Generalidades			
Generalidades			
Estructuras			
Estructuras			
Estructuras			
Estructuras			
Estructuras			
Plantas de Poder			
Plantas de Poder			
Plantas de Poder			
Plantas de Poder			
Plantas de Poder			
CALIFICACIÓN FINAL DEL EXAMEN:			
Firma y Aclaración Inspector de la ANAC:	Firma y Aclaración Examinador- Generalidades:	Firma y Aclaración Examinador - Estructuras:	Firma y Aclaración Examinador - Plantas de Poder:

ACTA VOLANTE DE EVALUACIÓN PERICIA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL Departamento Control Educativo			 AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA			
N°	APELLIDO Y NOMBRE DEL SOLICITANTE	DNI	CALIFICACIÓN (S / NS)			
			Generalidades	Estructuras	Plantas de Poder	Calificación Final
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

Nota: Corresponde a Folio N°: del Libro de Actas.

Fundamentos de la Calificación:
S: Satisface.
NS: No Satisface.

De un total de..... alumnos inscriptos resultaron: aprobados,..... aplazados yausentes.
Morón, de de 20.....-

Firma y Aclaración Inspector de la ANAC:	Firma y Aclaración Examinador- Generalidades:	Firma y Aclaración Examinador - Estructuras:	Firma y Aclaración Examinador - Plantas de Poder:
---	--	---	--

- b. “Procedimiento para la designación del examinador de mantenimiento de un CIAC” (IF-2024-96038136-APN-DNSO#ANAC):

“Procedimiento para la designación del examinador de mantenimiento de un ciac raac parte 147

1. Requisitos de elegibilidad del Examinador de mantenimiento

- a. *La ANAC a través de la DLP podrá, cuando lo considere conveniente, autorizar examinadores de conformidad con un acuerdo técnico suscrito con un CIAC RAAC 147, conforme a los requisitos establecidos en el presente procedimiento.*
- b. *La ANAC designará al examinador, por un período de hasta dos (2) años, para la verificación de pericia destinada a la categorización de mecánicos de mantenimiento para la inscripción en la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA).*
- c. *Los postulantes para examinadores deben poseer la licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves Categoría C, con experiencia de al menos dos (2) años impartiendo instrucción. El examinador sólo podrá ejercer funciones, si previamente recibió la instrucción requerida en los Párrafos (c) y (d) de la Sección 147.210 de la RAAC Parte 147, así como la instrucción correspondiente de la ANAC respecto a sus deberes y responsabilidades como examinador, los procedimientos y métodos de evaluación del personal aeronáutico y la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), antes de iniciar sus funciones.*
- d. *El Examinador deberá aprobar ante un inspector de la ANAC un examen de conocimientos teóricos y una verificación de pericia inicial y periódica cada doce (24) meses en el taller en el cual realizará la evaluación de los alumnos que requieran el otorgamiento de la licencia de mecánico de mantenimiento y/o habilitación correspondiente.*
- e. *El postulante a una autorización de examinador habrá realizado, al menos, una prueba de pericia, que incluya la reunión previa, dirección de la prueba de pericia, evaluación del que está realizando la prueba de pericia, informe final y registro/documentación, en el papel de examinador para el cual se va a dar la habilitación. Esta prueba de aceptación para la autorización de examinador será supervisada por un inspector de la ANAC.*

2. Procedimiento para autorizar al examinador de mantenimiento

a) Fase I – Solicitud para la designación

El CIAC con el cual se ha suscrito un Acuerdo Técnico, presenta a consideración de la ANAC la solicitud con la relación de los instructores postulantes a examinadores de mecánicos de mantenimiento y adjunta la evidencia de los siguientes requisitos:

- i. Copia de la licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves con Categoría C y certificado médico aeronáutico (CMA) vigente.*
- ii. Certificado de experiencia acreditada como instructor mínimo de dos (2) años.*
- iii. Certificado de la instrucción recibida por el CIAC conforme a los Párrafos (c) y (d) de la Sección 147.210 de la RAAC Parte 147.*

Esta presentación será realizada a través del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE), como presentación a distancia (TAD).

Esta etapa tendrá una duración máxima de 30 días.

b) Fase II – Evaluación de la documentación

- i. El Inspector de la ANAC perteneciente al Dpto. de Control Educativo verifica la documentación presentada. Si todo es conforme, procede a programar el curso de Examinador respecto a los deberes y responsabilidades, los procedimientos y métodos de evaluación del personal aeronáutico y la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), antes de iniciar sus funciones, de acuerdo con el contenido del manual de instrucción vigente de la ANAC. Como resultado del curso el postulante rendirá una evaluación de conocimientos teóricos.*
- ii. Si la documentación es inaceptable, el inspector, deberá devolverla, estipulando cuáles son las razones por las que ha sido rechazada.*
- iii. Si la documentación es aceptable, el inspector, iniciará la Fase tres y apertura un registro para la documentación del postulante.*

Nota.- La creación del registro, en este punto del proceso, permitirá la inclusión de documentación referida a acciones subsiguientes relacionadas con el postulante que no tiene registros rechazados. Si la ANAC posee algún sistema informatizado de seguimiento de la actividad de cada examinador, se podrá utilizar el mismo para la verificación de los certificados y antecedentes del candidato.

c) Fase III – Prueba de pericia inicial

i. Una vez aprobado el curso teórico y el OJT, el Inspector de la ANAC, realizará al postulante una verificación de pericia inicial real a un postulante a la licencia de mecánico de mantenimiento y sus habilitaciones, en el taller en el cual realizará la evaluación de los alumnos, que requieran el otorgamiento de una licencia y/o habilitación de mecánico de mantenimiento.

ii. Los registros de instrucción deben demostrar, de manera satisfactoria, el cumplimiento de todo entrenamiento y evaluaciones requeridas.

Esta etapa tendrá una duración máxima de 60 días.

iii. Una vez aprobado el curso teórico y el OJT, el Inspector de la ANAC, realizará al postulante una verificación de pericia inicial real a un postulante a la licencia de mecánico de mantenimiento y sus habilitaciones, en el taller en el cual realizará la evaluación de los alumnos, que requieran el otorgamiento de una licencia y/o habilitación de mecánico de mantenimiento.

iv. Los registros de instrucción deben demostrar, de manera satisfactoria, el cumplimiento de todo entrenamiento y evaluaciones requeridas. Esta etapa tendrá una duración máxima de 60 días.

d) Fase IV – Emisión de la autorización del examinador

i. El Inspector de la ANAC, deberá llevar a consideración del Jefe del Departamento Control Educativo los expedientes del o los candidatos a examinadores con resultados satisfactorios, para la conformidad del Director de Licencias al Personal, con la emisión de las autorizaciones de examinadores de mecánicos de mantenimiento para la aprobación del Director Nacional.

ii. Si luego de revisar la documentación, el Inspector de la ANAC determina que el candidato no alcanza a calificar como examinador, informará a la jefatura del Departamento Control Educativo y será la Dirección de Licencias al Personal la responsable de la notificación al CIAC por medio de nota formal, informando las causas del rechazo. Esta etapa tendrá una duración máxima de 30 días.

e) Fase V - Notificación al CIAC

Concluido el proceso, se enviaría una comunicación al CIAC con las autorizaciones de examinadores de mecánicos de mantenimiento aprobados. Esta carta será transmitida

por medio del sistema de gestión documental electrónica GDE y con copia para el Inspector, según sea el caso. La carta contendrá lo siguiente:

- i. Nombre del examinador y número del certificado otorgado por la ANAC;*
- ii. clasificación del examinador aprobado conforme a este procedimiento.*
- iii. autorizaciones y limitaciones;*
- iv. fecha efectiva de cada aprobación (dado que las diferentes aprobaciones pueden darse en momentos también diferentes), esta información simplifica el registro de las evaluaciones. La fecha efectiva de aprobación será la fecha en la que la autorización fue firmada por el Director Nacional de Seguridad Operacional. (DNSO)*

Esta etapa tendrá una duración máxima de 30 días.

3. Legajos de examinadores de mantenimiento

El CIAC RAAC 147 mantendrá un legajo personal de cada examinador autorizado a tomar la prueba de pericia y que permanecerá en sus instalaciones disponible para las fiscalizaciones de la ANAC, dentro del programa de vigilancia correspondiente.

Asimismo, la ANAC contará con el registro y control de los examinadores de mecánicos de mantenimiento autorizados, para la programación de la vigilancia y actualización de la documentación con las evaluaciones periódicas.

4. Programa de Capacitación.

El examinador deberá cumplimentar los programas que establezca el CIAC en el cual forma parte y de acuerdo con su MIP, como aquellos que disponga la ANAC, debiendo quedar una copia en su legajo personal.

5. Programa de vigilancia de los examinadores

a) Los examinadores deberán ser evaluados por Inspectores de la Autoridad Aeronáutica a los efectos de determinar si mantienen las competencias que dieron lugar al otorgamiento de la aprobación como examinadores de pruebas prácticas.

Cada dos (2) años todos los examinadores deberán renovar las autorizaciones, para lo cual deberán acreditar la instrucción periódica correspondiente al manual

de instrucción de la ANAC y la prueba de pericia (observación), en su función de examinador.

Ejemplo de carta de designacion de examinador

(Día) de (mes) de (año):

Nombre y Apellido del destinatario:

Cargo del destinatario:

CIAC:

Dirección postal

Estimado Sr./Sra. XXXX:

El/la Sr./Sra. (nombre y apellido), Titular de la licencia, (consignar número), otorgada por la ANAC de (fecha), ha sido aprobado como Examinador de la Licencia de Mecánico de mantenimiento de aeronaves, con vigencia desde la fecha _____ hasta la fecha _____

El mismo será aprobado para conducir verificaciones que correspondan a esa función.

Por favor, mantenga una copia de esta carta en el legajo individual del Sr./Sra. (consignar nombre y apellido).

Atentamente,

Nombre y Apellido

Director de Licencias al Personal – ANAC –Argentina”

- c. En lo referente al “Temario de exámenes de pericia” (IF-2024-95215947-APN-DNSO#ANAC), creemos conveniente —dado la extensión del mismo estimado en 60 páginas— omitir su transcripción; invitando al lector a visitar los sitios *webs* citados donde se encuentran cada uno de los anexos que contempla la Resolución comentada.

RESOL-2024-322-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	16 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	No se prevé fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-55654460-APN-ANAC#MEC; la Ley N° 15.110 de aprobación del Convenio de Chicago de Aviación Civil Internacional; los Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1700/2007 y 606/24; la Resolución ANAC N° 506-E/2023 y Parte 1 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 93319092-APN-DGLTYA#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Aprobación de la Enmienda de la Parte 1 “Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas” —Subparte B “Definiciones Generales” ANEXO (IF-2024-65228366- APN-DNSO#ANAC).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-322-APN-ANAC#MEC con fecha 16 de septiembre de 2024 que fuera publicada en el BORA con fecha 18 de septiembre de 2024 se aprobó la Enmienda de la Parte 1 “Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas” – Subparte B “Definiciones Generales” ANEXO (IF-2024-65228366-APN-DNSO#ANAC).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que había una necesidad de actualizar los procedimientos de acuerdo con los métodos y prácticas recomendadas por la OACI y a los efectos de resolver los hallazgos efectuados por la Administración

Federal de Aviación (FAA) en el contexto de auditoría realizada durante el mes de abril de 2024 en el marco del Programa Internacional de Evaluación de Evaluación de la Seguridad de la Aviación.

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos — es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

RESOL-2024-326-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	17 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	No se prevé fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-99301310-APN-ANAC#MEC; la Ley N° 17.285; los Decretos Nros. 239/2007, 1700/2007, 599/24 y 606/24 y Resolución ANAC N° 735-E/2018.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 99854044-APN-DGLTYA#ANAC).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Objeto	—Derogación de la Resolución ANAC N° 735-E/2018 (Cfr. Art. 1º) y —Aprobación del Anexo “Reglamento para la obtención del Certificado de Servicios de Atención en Tierra (“Servicio de Rampa”) (IF-2024-99961938-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 2º).

Reglamentación para la obtención del Certificado Digital de Prestador del Servicio de Atención en Tierra a Aeronaves	
Identificación	IF-2024-99961938-APN-DNSO#ANAC
Objeto	Regular la prestación y autoprestación de los servicios de atención en tierra de aeronaves en los aeropuertos y aeródromos del Estado Nacional, o que se encuentren bajo su administración.
Estructura Normativa Interna	1. Objeto y alcance 2. Definiciones 3. Prestación 3.1. Modalidades de prestación 3.2. Criterios Operativos y Medios 3.3. Características del equipamiento/servicios 3.4. Personal 3.4.1. Consideraciones Generales 3.4.2. Habilitaciones 3.4.3. Infraestructura 3.4.4. Aranceles Aeronáuticos 3.4.5. Seguros 3.4.6. Relación con Terceros 4. Del Trámite 4.1. De los requisitos a presentar por el Solicitante

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-326-APN-ANAC#MEC con fecha 17 de septiembre de 2024 que fuera publicada en el BORA con fecha 18 de septiembre de 2024 tuvo por objeto la derogación de la Resolución ANAC N° 735-E del 24 de septiembre de 2018 (Cfr. Art. 1º) y la aprobación del Anexo “Reglamento para la obtención del Certificado de Servicios de Atención en Tierra (Servicio de Rampa)” (IF-2024-99961938-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 2º).

El fundamento que se brindó a tales efectos fue que resultaba menester aprobar un nuevo texto normativo por el que se abordara la temática referenciada anteriormente, teniendo principalmente en cuenta el actual esquema de política de aviación comercial en el que priman la libre competencia, la libertad de acceso al mercado y la mayor eficiencia en la gestión de las operaciones aéreas.

Veamos, a continuación, el contenido del Anexo “Reglamento para la obtención del Certificado de Servicios de Atención en Tierra (Servicio de Rampa)” (IF-2024-99961938-APN-DNSO#ANAC) que fuera aprobado por el artículo 2º de la Resolución aquí comentada.

En el Anexo IF-2024-99961938-APN-DNSO#ANAC⁷² de la Resolución aquí comentada se define en el artículo 1º el objeto y alcance del Reglamento, el cual se corresponde con el siguiente: *“Regular la prestación y autoprestación de los servicios de atención en tierra de aeronaves en los aeropuertos y aeródromos del Estado Nacional, o que se encuentren bajo su administración”*.

Además, se establecen —entre otras— las siguientes definiciones:

- Autoridad Aeronáutica: Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).
- Certificación ISAGO: Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra emitida por IATA.
- Prestador: Empresa autorizada por la Subsecretaría de Transporte Aéreo para prestar o autoprestar servicios de atención en tierra.

Luego de las definiciones se establecen las siguientes modalidades de prestación:

“a) AUTOPRESTACIÓN: empresa de transporte aéreo que se presta Servicios de Atención en Tierra (“servicio de rampa”), con personal y material propio.

PRESTACIÓN A TERCEROS: empresa de transporte aéreo o que tenga como objeto la prestación de servicios aeroportuarios, brinde, con personal y material propio, los Servicios de Atención en Tierra (“servicio de rampa”) a una o más empresas de transporte aéreo –interno o internacional “.

Los servicios de atención en tierra incluyen (Cfr. 3.2):

- Maniobras en plataforma, carga y descarga de equipaje.
- Retroceso (push-back) de aeronaves.
- Servicios complementarios relacionados con la operación aérea.

72 | Portal Oficial del Estado Argentino. ANEXO “REGLAMENTACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DIGITAL DE PRESTADOR DEL SERVICIO DE ATENCIÓN EN TIERRA A AERONAVES” (IF-2024-99961938-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_ndeg_326-2024.pdf (Fecha de consulta: 6/02/2025).

Los prestadores deben cumplir con regulaciones específicas en materia de residuos peligrosos (Ley 24.051) y mercancías peligrosas (RAAC Parte 18).

Respecto del personal y equipamiento (Cfr. 3.4), se establecen prescripciones en materia de:

a. Habilitaciones:

- El personal debe estar capacitado conforme a la normativa de RAAC y contar con acreditaciones específicas para operar vehículos en aeropuertos.
- Se requiere actualización periódica en formación técnica y de seguridad.
- En cuanto al manejo de mercancías peligrosas se exige que el personal tenga certificaciones vigentes.

b. Infraestructura y mantenimiento:

- El uso de las áreas de mantenimiento es asignado por el Administrador del Aeropuerto.
- Exigencia del cumplimiento de regulaciones ambientales.

c. Aranceles y seguros:

- Pago de tasas establecidas por la Autoridad Aeronáutica (Cfr. 3.4.4).
- Seguro de Responsabilidad Civil Aeronáutica, seguros para vehículos y cobertura de accidentes laborales (Cfr. 3.4.5)

A los fines de obtener su correspondiente certificación, la solicitud del certificado se debe presentar ante ANAC junto con la documentación exigida (Cfr. 4).

El certificado se otorga por un período de 2 años y puede renovarse previa solicitud formulada seis (6) meses antes del vencimiento, con excepción de las empresas con certificación ISAGO vigente, en cuyo caso no se requiere renovación anual.

De acuerdo con lo normado en el párrafo 4.1. los requisitos a presentar son los siguiente:

- Autorización aerocomercial ante la Subsecretaría de Transporte Aéreo.
- Listado de equipamiento y aeropuertos de operación.
- Manual de Procedimientos Operativos y de Seguridad Operacional.

- Pólizas de seguros.
- Descripción de los servicios a brindar.
- Organigrama operativo.
- Comprobante de solicitud de asignación de espacio otorgado por el Administrador del Aeropuerto.

Para la autoprestación, se exige un CESA vigente o un AOC emitido por una Autoridad Aeronáutica extranjera.

El incumplimiento de estos requisitos puede arrojar, como resultado, la suspensión o revocación del certificado.

RESOL-2024-327-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	17 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	19 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	DIEZ (10) días corridos de su publicación en el BORA
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-40751054-APN-ANAC#MEC; Ley N° 17.285; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 506/23 y Partes 65 y 67 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 92748088-APN-DGLTYA#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 1172/2003.
Objeto	—Aprobación de la enmienda de las secciones 65.33 (a), 65.53 (a) (6), 65.71 (a) (4), 65.113 (a) (5), 65.141 (a) (5), 65.163 (a) (4), 65.171 (a) (6), 65.181 (a) (4), 65.201 (a) (4), 65.233 (a) (4), (b) (4) y (c) (4) de la Parte 65 de las RAAC “Personal Aeronáutico, excepto miembros de la tripulación de vuelo” (ANEXO: IF-2024-63986600-APN- DN-SO#ANAC)(Cfr. artículo 1º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-327-APN-ANAC#MEC con fecha 17 de septiembre de 2024 que fuera publicada en el BORA con fecha 19 de septiembre de 2024 y entrara en vigencia a partir de los DIEZ (10) días corridos de su publicación en el BORA, se aprobó la enmienda de las secciones 65.33 (a), 65.53 (a) (6), 65.71 (a) (4), 65.113 (a) (5), 65.141 (a) (5), 65.163 (a) (4), 65.171 (a) (6), 65.181 (a) (4), 65.201 (a) (4), 65.233 (a) (4), (b) (4) y (c) (4) de la Parte 65 de las RAAC “Personal Aeronáutico,

excepto miembros de la tripulación de vuelo” (ANEXO: IF-2024-63986600-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que resultaba menester alinear y asegurar que todos los titulares de licencias y/o certificados de competencias tuviesen acceso a una clasificación clara y unificada de las aptitudes médicas aeronáuticas requeridas. Unificación que se proyectó a partir de la prescripción normativa prevista en el artículo 76 del CA y en los LAR a adoptar (Cfr. Decreto 606/2024).

Finalmente, se argumentó que no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003.

Como otras Resoluciones ya comentadas, la presente tiene incidencia sobre las RAAC parte 65 y 67. De ahí que, en su segundo, tercer, cuarto y quinto considerando, se haya expresado lo siguiente:

“(…) Que la modificación busca alinear y asegurar que todos los titulares de licencias y/o certificados de competencia tengan acceso a una clasificación clara y unificada de las aptitudes requeridas, promoviendo así la equidad en el acceso a la certificación médica aeronáutica y facilitando la comprensión y aplicación de los reglamentos aeronáuticos.”

Que lo propuesto, se fundamenta en que la parte específica de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC), en este caso la Parte 67” Certificación Médica Aeronáutica”, la cual regula las Certificaciones Médicas Aeronáuticas establecen distintas clases que la propia Parte 65, siendo entonces necesario unificar las mismas teniendo como válida la norma que resulta de su especificidad. Que la unificación propuesta garantiza una interpretación coherente de los requisitos de certificación médica aeronáutica, alineándose con el marco legal establecido en el Artículo 76 del CÓDIGO AERONÁUTICO.

Que las licencias y/o certificados de competencias donde se requiere la modificación son las siguientes: Licencia de Despachante de Aeronaves, Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves, Plegador de Paracaidismo, Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas, Licencia de Operador de estación Aeronáutica, Licencia de Jefe de

Aeródromo, Licencia De Mecánicos de Equipos Radioeléctricos y Certificado de Competencia de Tareas especiales de Mantenimiento”.

Para mayor información y detalle se puede consultar el Anexo correspondiente con las modificaciones instrumentadas sobre la RAAC, Parte 65.⁷³

73 | Portal Oficial del Estado Argentino. REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) PARTE 65 – PERSONAL AERONÁUTICO— EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO (IF-2024-63986600-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_327-2024.pdf (Fecha de consulta: 6/02/2025).

RESOL-2024-338-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	20 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	24 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	25 de septiembre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-94165443-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN 1770/2007, 599/24, 606/24; Resolución ANAC N° 506- E/2023 y Partes 1 “Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas”, 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos”, 121 “Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” y 135 “Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC ((IF-2024- 102827329-APN-DGLTYA#ANAC))
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/07, 599/24 y 606/24
Objeto	—Aprobación de la enmienda a la Subparte B – “Definiciones Generales” de la Parte 1 “Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas” de las RAAC relativa a la modificación de definiciones utilizadas en operaciones con tiempo de desviación extendido (ANEXO: IF-2024-100380934-APN- DNSO#ANAC) (Art. 1º). —Aprobación de la enmienda “Apéndice D – Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y Especificaciones relativas a las Operaciones (OpSpecs)” de la Parte 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC, relativa a adecuar las Especificaciones Relativas a las Operaciones para que incluyan expresamente entre sus indicaciones los criterios más permisivos para la aprobación del transporte de mercancías peligrosas; así como la configuración de aeronave – motor como campo obligatorio para aprobaciones de EDTO (ANEXO: IF-2024-96957314-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 2º);

–Aprobación de la enmienda a la Parte 121 – “Requerimientos de operación: Operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” de las RAAC, relativa a la modificación de la instrucción en aeronaves relacionadas, en una enmienda para aclarar el alcance del umbral de tiempo en EDTO, detallar en sentido del concepto “combustible crítico para EDTO” y adaptar las reglas relativas al despacho y redespacho de aeronaves actualmente vigentes (ANEXO: IF-2024-100382568-APN- DNSO#ANAC)(Cfr. Art. 3º), y

–Aprobación de la enmienda a la Parte 135 – “Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC, relativa a la modificación de la instrucción en aeronaves relacionadas y con relación al alcance de la expresión “aeródromo adecuado” para operaciones EDTO (ANEXO: IF-2024-100385221-APN- DNSO#ANAC)(Cfr. Art. 4º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-338-APN-ANAC#MEC con fecha 20 de septiembre de 2024 que fuera publicada en el BORA con fecha 24 de septiembre de 2024 y entrara en vigencia el 25 de septiembre de 2024 (Cfr. artículo 5º) se aprobaron varias enmiendas: Subparte B – “Definiciones Generales” de la Parte 1 “Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas” de las RAAC relativa a la modificación de definiciones utilizadas en operaciones con tiempo de desviación extendido (ANEXO: IF-2024-100380934-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º); “Apéndice D – Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y Especificaciones relativas a las Operaciones (OpSpecs)” de la Parte 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC, relativa a adecuar las Especificaciones Relativas a las Operaciones para que incluyan expresamente entre sus indicaciones los criterios más permisivos para la aprobación del transporte de mercancías peligrosas; así como la configuración de aeronave – motor como campo obligatorio para aprobaciones de EDTO (ANEXO: IF-2024-96957314-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 2º); Parte 121 – “Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” de las RAAC, relativa a la modificación de la instrucción en aeronaves relacionadas, en una enmienda para aclarar el alcance del umbral de tiempo en EDTO, detallar en sentido del concepto “combustible crítico para EDTO” y adaptar las reglas relativas al despacho y redespacho de aeronaves actualmente vigentes (ANEXO: IF-2024-100382568-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 3º) y Parte 135 – “Requerimientos

de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC, relativa a la modificación de la instrucción en aeronaves relacionadas y con relación al alcance de la expresión “aeródromo adecuado” para operaciones EDTO (ANEXO: IF-2024-100385221-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 4º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que la necesidad de subsanar ciertos hallazgos que se identificaron a partir de la sustanciación de la Auditoría de la Administración Federal de Aviación que se llevó a cabo en nuestro país, en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional durante los días 6 a 12 de abril de 2024 referentes a la utilización de un procedimiento estructurado para la aprobación de programas de instrucción de tripulaciones que utilizaban formas mixtas, el detalle contenido en las Especificaciones relativas a las Operaciones y la aprobación de operaciones con tiempo de desviación extendido “EDTO” (por sus siglas en inglés).⁷⁴

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos —es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

Veamos, a continuación, el contenido de cada uno de sus Anexos.

ANEXO: IF-2024-100380934-APN-DNSO#ANAC⁷⁴

“PARTE 1 -DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

(...)

SUBPARTE B – DEFINICIONES GENERALES

(...)

74 | Portal Oficial del Estado Argentino. PARTE 1 -DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS (...) SUBPARTE B – DEFINICIONES GENERALES (...) (IF-2024-100380934-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_338-2024-_raac_1.pdf (Fecha de consulta: 6/02/2025).

Aeródromo adecuado: Es un aeródromo que ha sido evaluado como que satisface consideraciones fundamentales distintas de las meteorológicas, como la longitud de pista requerida y un procedimiento de aproximación disponible. Estos aeródromos normalmente se indican en un manual del explotador aprobado.

(...)

Aeródromo de alternativa para EDTO. Es un aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con mínimamente dos turbinas si sufre la detención de un motor en vuelo o si experimentara otras condiciones anormales o de emergencia en una ruta de EDTO.

(...)

Operación con tiempo de desviación extendido (EDTO). Todo vuelo de un avión con dos o más motores de turbina, en el que el tiempo de desviación hasta un aeródromo de alternativa en ruta es mayor que el umbral de tiempo establecido en las Partes 121 o 135 de las RAAC para un aeródromo adecuado, que se determina en base a una velocidad de crucero con un motor inoperativo aprobada en condiciones de atmósfera estándar en aire calmo.

Nota: el umbral de tiempo se encuentra establecido para operaciones de transporte aéreo regular en la Sección 121.621

(b) (1) de la Parte 121 de las RAAC y para las operaciones de transporte aéreo no regular en la Sección 135.364 de la Parte 135 de las RAAC.

(...)

Punto de entrada EDTO (EEP). El primer punto de la ruta de un vuelo EDTO determinado utilizando una velocidad de crucero con un motor inactivo o inoperativo en condiciones normales de aire en calma que esté a más de 60 minutos de un aeródromo adecuado para aviones con dos motores, y a más de 180 minutos de un aeródromo adecuado para aviones que transportan pasajeros con más de dos (2) motores.

Sistema significativo para EDTO: Sistema de avión cuya falla o degradación podría afectar negativamente a la seguridad operacional particular de un vuelo EDTO, o cuyo funcionamiento continuo es específicamente importante para el vuelo y aterrizaje seguros de un avión durante una desviación EDTO. Son sistemas o funciones de avión o planta propulsora que ayudan a evitar y proteger una desviación una vez que la aeronave ha sido despachada en un vuelo EDTO.

Normalmente, los sistemas significativos para EDTO se definen como sistemas:

1. cuya falla pudiera afectar adversamente la seguridad operacional de un vuelo EDTO (evitación de una desviación); y

2. cuyo funcionamiento es importante para continuar el vuelo y ejecutar el aterrizaje en forma segura durante una desviación EDTO (protección de la desviación).

3. Un sistema significativo para EDTO del Grupo 1:

- tiene características de seguridad directamente relacionadas con el grado de redundancia proporcionado por el número de motores en el avión;

- es un sistema cuyo fallo o mal funcionamiento podría provocar una parada de motor en vuelo (IFSD), pérdida del control de empuje u otra pérdida de potencia;

- contribuye significativamente a la seguridad de un desvío EDTO al proporcionar redundancia adicional para cualquier fuente de alimentación del sistema perdido como resultado de un motor inactivo (OEI); y es esencial para el funcionamiento prolongado de un avión a altitudes del OEI.

4. Un sistema significativo para EDTO del Grupo 2 es un sistema que no es un sistema significativo para EDTO del Grupo 1. Las fallas del sistema del Grupo 2 no causarán pérdida de rendimiento de vuelo de la aeronave o problemas en el entorno de la cabina, pero pueden resultar en desviaciones o regresos.

(...)

Umbral de tiempo: Intervalo, expresado en tiempo, establecido por el Estado del explotador hasta un aeródromo de alternativa en ruta, respecto del cual para todo intervalo de tiempo superior se requiere una aprobación específica para EDTO del Estado del explotador.

Nota: el umbral de tiempo se encuentra establecido para operaciones de transporte aéreo regular en la Sección 121.621

(b) (1) de la Parte 121 de las RAAC y para las operaciones de transporte aéreo no regular en la Sección 135.364 de la Parte 135 de las RAAC.

(...)".

“PARTE 121 – REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

(...)

SUBPARTE N – PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN

(...)

121.416 Operación en más de un tipo o variante de un tipo de avión (a) El explotador no utilizará a un miembro de la tripulación de vuelo para que opere en más de un tipo o variante de avión, a no ser que sea competente para ello.

b) Cuando se pretenda efectuar operaciones en más de un tipo o variante de avión, el explotador debe garantizar que las diferencias y/o semejanzas de los aviones de que se trate, justifican tales operaciones, teniendo en cuenta:

- 1. el nivel de tecnología;*
- 2. los procedimientos operacionales; y*
- 3. las características de operación.*

c) El explotador debe garantizar que un miembro de la tripulación de vuelo, que opere en más de un tipo o variante de avión, cumpla todos los requisitos establecidos en este capítulo para cada tipo o variante, a no ser que la ANAC haya aprobado el uso de créditos relacionados con los requisitos de verificación y experiencia reciente.

d) El explotador debe especificar en el manual de operaciones los procedimientos apropiados y/o restricciones operacionales, aprobadas por la ANAC, para cualquier operación en más de un tipo o variante de avión, haciendo referencia a lo siguiente:

- 1. el nivel mínimo de experiencia de los miembros de la tripulación de vuelo;*
- 2. el nivel mínimo de experiencia en un tipo o variante de avión, antes de iniciar la operación de otro tipo o variante de avión;*
- 3. el proceso mediante el cual un miembro de la tripulación de vuelo calificado en un tipo o variante de avión es calificado en otro tipo o variante de avión; y*
- 4. todos los requisitos aplicables de experiencia reciente para cada tipo o variante de avión.*

⁷⁵ | Portal Oficial del Estado Argentino (ANEXO: IF-2024-100382568-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_338-2024-_raac_121.pdf (Fecha de consulta: 6/02/2025).

Nota. - para la presentación de un programa de instrucción en las diferencias y/o semejanzas de aviones para su aprobación por parte de la ANAC, el explotador aéreo deberá basarse en los reportes y los Requisitos Maestros de Diferencias (MDRs) de la Junta de Estandarización de Vuelo (FSB) de la Federal Aviation Administration (FAA) y seguir las directrices establecidas en la Circular de Asesoramiento 120-53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la FAA.

121.418 Instrucción de diferencias. Tripulantes y despachantes de aeronaves

a) Instrucción de diferencias:

1. La instrucción de diferencias para miembros de la tripulación y despachadores de vuelo debe consistir al menos de lo siguiente, como sea aplicable a sus funciones y responsabilidades:

i. instrucción en cada tema o parte apropiada requerida para la instrucción inicial en tierra del avión, a menos que la ANAC juzgue que determinados temas no son necesarios;

ii. instrucción de vuelo en cada maniobra o procedimiento requerido para la instrucción inicial de vuelo del avión, a menos que la ANAC juzgue que determinadas maniobras o procedimientos particulares no son necesarios; y

iii. el número de horas programadas de instrucción en tierra y de vuelo que la ANAC determina que son necesarias para el avión, la operación, y el miembro de la tripulación o despachante de aeronaves.

2. La instrucción de diferencias para todas las variantes de un tipo de avión en particular, pueden ser incluidas en la instrucción inicial, de transición, de conversión, de promoción, y en el entrenamiento periódico para el avión referido.

b) Instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas:

1. Para solicitar la aprobación de la instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas, el explotador puede presentar a la ANAC una solicitud de aprobación de un programa de instrucción de tripulantes de vuelo y despachantes de aeronaves que incluya instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas.

2. Una solicitud de aprobación de un programa de instrucción que incluya instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas debe incluir al menos lo siguiente:

i. cada materia apropiada requerida para la instrucción en tierra de la aeronave relacionada;

ii. cada maniobra o procedimiento apropiado requerido para la instrucción de vuelo y la instrucción de emergencias de los miembros de la tripulación de la aeronave relacionada;

iii. el número de horas programadas de instrucción en tierra, instrucción de vuelo e instrucción de emergencias para miembros de la tripulación necesarias con base en la revisión de la aeronave relacionada y el puesto de trabajo.

iv. Instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas aprobada. La instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas aprobada para los miembros de la tripulación de vuelo puede incluirse en la instrucción inicial, de transición, de conversión, de promoción y entrenamiento periódico para la aeronave base. Si el programa de instrucción aprobado del explotador incluye instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas de acuerdo con el inciso (b) de esta sección, la instrucción requerida por las Secciones 121.419 y 121.424 de esta Parte de las RAAC, según corresponda a los miembros de la tripulación de vuelo, puede ser modificada para la aeronave relacionada.

Nota 1. - se entenderá como aeronaves relacionadas a dos o más aeronaves de la misma marca con certificados de tipo iguales o diferentes que han sido demostradas y determinadas por la Federal Aviation Administration (FAA) como comunes, siguiendo los reportes y los Requisitos Maestros de Diferencias (MDR) de la Junta de Estandarización de Vuelo (FSB) de la Federal Aviation Administration (FAA) y aplicando las directrices establecidas en la Circular de Asesoramiento 120- 53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la FAA.

Nota 2. - el programa de instrucción de aeronaves relacionadas presentado por el explotador deberá aplicar las directrices establecidas en la Circular de Asesoramiento 120-53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la Federal Aviation Administration y considerar los reportes emitidos por la FSB.

(...)".

SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACIÓN DE VUELOS

"(...)

(b) 121.621 Requisitos para los vuelos de más de 60 minutos hasta un aeródromo de alternativa en ruta de aviones con motores a turbina, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) (...)

b) Requisitos para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO):

1. Salvo que la ANAC haya expedido una aprobación específica para EDTO, ningún avión con dos o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con dos motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con más de dos motores de turbina, hasta un aeródromo de alternativa en ruta, exceda:

(i) 60 minutos para aviones con dos motores a turbina; y

(ii) 180 minutos para aviones con tres o más motores a turbina.

Nota. – Cuando el tiempo de desviación es superior al umbral de tiempo, se considera que la operación es una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO).

(...)

5. Para los aviones que se utilizan en EDTO, se requerirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO, conforme la Sección 121.639, (8) de esta Parte de las RAAC. (...)

121.631 Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo

a) Un explotador puede especificar cualquier aeródromo regular o de reabastecimiento de combustible autorizado para el tipo de avión, como aeródromo de destino a los efectos del despacho o liberación original.

b) Ninguna persona puede despegar o continuar más allá del punto de nueva planificación en vuelo, a no ser que:

1. excepto por lo previsto en la Sección 121.623(b) de esta Parte, los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos en el manual de operaciones del explotador; y

2. los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas en cada aeródromo de alternativa de destino que haya de seleccionarse de conformidad con las Secciones 121.619,

121.623 y 121.625 de esta Parte, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de planificación de aeródromo de alternativa establecidos en el manual de operaciones del explotador. Sin embargo, el despacho o liberación de vuelo pueden ser enmendados en ruta para incluir cualquier aeródromo de alternativa que se encuentre dentro del alcance del avión según lo especificado en la Sección 121.639 de esta Parte.

c) Mínimos de planificación de aeródromo de alternativa. Para garantizar que se observe un margen adecuado de seguridad operacional al determinar si puede o no efectuarse una aproximación y aterrizaje de manera segura en cada aeródromo de alternativa en ruta o de alternativa de destino, el explotador especificará valores incrementales apropiados, aceptables para la ANAC para la altura de la base de las nubes y la visibilidad que se añadirán a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por ese explotador.

Nota. – En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPM) (Doc 9976) se proporciona orientación sobre la selección de estos valores incrementales. La ANAC aprobará un margen de tiempo establecido por el explotador para la hora prevista de utilización de un aeródromo.

Nota. – En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPM) (Doc 9976) se proporciona orientación para establecer un margen apropiado de tiempo para la hora prevista de utilización de un aeródromo.

e) Ninguna persona puede permitir que un vuelo continúe más allá del punto de entrada EDTO, salvo que:

1. excepto lo previsto en el Párrafo (f) de esta sección, los pronósticos de cada aeródromo de alternativa EDTO, requeridos por la Sección 121.621 de esta Parte, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a los mínimos de operación para ese aeródromo que se encuentran especificados en el manual de operaciones del explotador, y que no hay condiciones que puedan impedir una aproximación y un aterrizaje seguro cuando dicho aeródromo podría ser utilizado; y

2. todos los aeródromos de alternativa EDTO dentro del tiempo máximo de desviación EDTO autorizado son revisados y la tripulación de vuelo está al tanto de cualquier cambio que haya ocurrido desde el despacho del vuelo.

f) Si el Párrafo (e) (1) de esta sección no puede ser cumplido para un aeródromo específico o si se identifican cualesquiera condiciones que pudieran impedir una aproximación y un aterrizaje seguro en un aeródromo específico para la hora prevista de utilización, el despacho o liberación de vuelo pueden ser enmendados para incluir un aeródromo de alternativa EDTO que se encuentre dentro del tiempo máximo de desviación EDTO, el cual podría ser autorizado para ese vuelo, siempre que las condiciones meteorológicas estén en o sobre los mínimos de operación establecidos para los aeródromos de alternativa EDTO y que no haya condiciones que puedan impedir una aproximación y un aterrizaje seguro.

g) Antes del punto de entrada EDTO, el piloto al mando de un explotador no regular o el despachador de vuelo para un explotador regular internacional debe utilizar los medios de comunicación de la compañía para actualizar el plan de vuelo si es necesario, debido a una reevaluación de las capacidades de los sistemas del avión.

h) Ninguna persona puede cambiar el aeródromo de destino o de alternativa original que se encuentra especificado en el despacho o en la liberación de vuelo original a otro aeródromo mientras el avión está en ruta, salvo que el otro aeródromo esté autorizado para ese tipo de avión y los requisitos apropiados de las Subparte I y Subparte U de esta Parte 121 sean cumplidos cuando se realice el redespacho o la enmienda de la liberación de vuelo.

i. Cada persona que enmienda un despacho o una liberación de vuelo en ruta debe registrar dicha enmienda.

121.639 Reservas de combustible. Todas las operaciones internas –Todos los aviones (...)

8. Combustible crítico para EDTO, se incluirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO de la siguiente manera:

(i) que la aeronave lleve el mayor de los siguientes valores de combustible:

(A) suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una pérdida rápida de presurización en el punto más crítico de la ruta, seguida de un descenso a una altitud de seguridad y en cumplimiento con los requisitos de oxígeno de las Secciones 121.329, 121.333 y 121.574 de la Parte 121 de las RAAC;

(B) suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una pérdida rápida de presurización y una falla de motor simultáneas (aviones de dos motores a

la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo), seguidas de un descenso a una altitud de seguridad y en cumplimiento con los requisitos de oxígeno de las Secciones 121.329, 121.333 y 121.574 de la Parte 121 de las RAAC;

(C) suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una falla de motor seguida de un descenso a una altitud de crucero con un motor inoperativo (solamente para aviones de dos motores y a la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo);

(ii) los errores del viento pronosticado, aumentando el combustible calculado para (8) (i) de esta Sección, como resultado de:

(A) el correspondiente a un aumento de un 5 % en la velocidad de los vientos pronosticados (aumento en el viento de frente o decremento en el viento de cola); o (B) un 5 % si el explotador no utiliza vientos pronosticados;

(iii) los efectos por hielo, aumentando el combustible calculado para (8) (i) de esta Sección, (teniendo en cuenta las correcciones estipuladas en (8) (i)), con el mayor de los valores calculados como resultado de:

(A) el combustible consumido por la acumulación de hielo en superficies no calentadas durante el 10 % del tiempo pronosticado en condiciones de hielo (incluido el combustible consumido en este período, por la utilización de los sistemas de antihielo en motores y alas);

(B) el combustible consumido por la utilización del sistema de antihielo en motores y, si es aplicable, en alas, durante todo el tiempo pronosticado en condiciones de hielo;

(Iv) los efectos del deterioro de los motores, aumentando el combustible calculado para (8) (i) de esta Sección, (teniendo en cuenta las correcciones estipuladas en (8) (i)), en un 5 %, a menos que el explotador mantenga un programa de monitoreo sobre el rendimiento del consumo de combustible en crucero;

(vi) el consumo de combustible para volar durante 15 minutos a velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre la elevación del aeródromo de alternativa EDTO, realizar una aproximación y aterrizar; y el consumo de combustible del APU, durante aquellas fases del vuelo en las cuales se considera una fuente de energía."

ANEXO IF-2024-100385221-APN-DNSO#ANAC:⁷⁶

El mismo establece el nuevo formato de las Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave, actualizando, de esta manera, la RAAC parte 119 que hace referencia al CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS APÉNDICE D - CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (CESA) y ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES (OPSPECS).

En este sentido se establece que:

“Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá en las OpSpecs lo siguiente: información de contacto de la autoridad expedidora, número de CESA, nombre del explotador, fecha de expedición, firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y aprobaciones específicas”.

Para más detalles sobre el nuevo formato se puede consultar la cita de referencia de donde el lector podrá descargar directamente el nuevo formulario.

IF-2024-100385221-APN-DNSO#ANAC:⁷⁷

“PARTE 135 – REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. SUBPARTE H – INSTRUCCIÓN.

135.346 Instrucción de diferencias

(a) Instrucción de diferencias:

(1) La instrucción de diferencias para miembros de la tripulación de vuelo debe consistir al menos de lo siguiente, como sea aplicable a sus funciones y responsabilidades:

76 | Portal Oficial del Estado Argentino. PARTE 119 – CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS APÉNDICE D - CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (CESA) y ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES (OPSPECS) (IF- 2024-96957314-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_338-2024-_raac_119.pdf (Fecha de consulta: 6/02/2025).

77 | Portal Oficial del Estado Argentino. PARTE 135 – REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES (IF-2024-100385221-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_de_resolucion_338-2024-_raac_135.pdf (Fecha de consulta: 6/02/2025).

(i) instrucción en cada tema o parte apropiada requerida para la instrucción inicial en tierra del avión, a menos que la ANAC juzgue que determinados temas no son necesarios;

(ii) instrucción de vuelo en cada maniobra o procedimiento requerido para la instrucción inicial de vuelo del avión, a menos que la ANAC juzgue que determinadas maniobras o procedimientos particulares no son necesarios; y

(iii) el número de horas programadas de instrucción en tierra y de vuelo que la ANAC determina que son necesarias para el avión, la operación, y el miembro de la tripulación o despachante de aeronaves.

(2) La instrucción de diferencias para todas las variantes de un tipo de avión en particular, pueden ser incluidas en la instrucción inicial, de transición, de conversión, de promoción, y en el entrenamiento periódico para el avión referido.

(b) Instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas:

(1) Para solicitar la aprobación de la instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas, el explotador puede presentar a la ANAC una solicitud de aprobación de un programa de instrucción de tripulantes de vuelo que incluya instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas.

(2) Una solicitud de aprobación de un programa de instrucción que incluya instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas debe incluir al menos lo siguiente:

(i) cada materia apropiada requerida para la instrucción en tierra de la aeronave relacionada;

(ii) cada maniobra o procedimiento apropiado requerido para la instrucción de vuelo y la instrucción de emergencias de los miembros de la tripulación de la aeronave relacionada;

(iii) el número de horas programadas de instrucción en tierra, instrucción de vuelo e instrucción de emergencias para miembros de la tripulación necesarias con base en la revisión de la aeronave relacionada y el puesto de trabajo.

(c) Instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas aprobada. La instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas aprobada para los miembros de la tripulación de vuelo puede incluirse en la instrucción inicial, de transición, de conversión, de promoción y entrenamiento periódico para la aeronave base. Si el programa de

instrucción aprobado del explotador incluye instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas de acuerdo con el inciso (b) de esta sección, la instrucción requerida en esta Parte de las RAAC, según corresponda a los miembros de la tripulación de vuelo, puede ser modificada para la aeronave relacionada.

Nota 1. - el programa de instrucción de aeronaves relacionadas presentado por el explotador deberá observar las directrices de la Circular de Asesoramiento 120-53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la Federal Aviation Administration (FAA) y considerar los reportes emitidos por la Junta de Estandarización de Vuelo (FSB)".

SUBPARTE I – PERFORMANCES DEL AVIÓN; LIMITACIONES DE OPERACIÓN

"135.364 Aviones. Limitaciones de tiempo Un explotador solo puede operar un avión fuera del país, a excepción de los aviones con una configuración exclusivamente carguera con más de dos motores, en una ruta planificada que exceda los 180 minutos de vuelo desde un aeródromo adecuado (a velocidad de crucero con un motor inoperativo en condiciones de atmósfera estándar con aire calmo), si la operación está aprobada por la ANAC de conformidad con el Apéndice G de esta Parte."

RESOL-2024-344-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	25 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	27 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	28 de septiembre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-88253260-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 506-E/2023 y Partes 61, 63, 64, 65, 105, 141 y 142 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024-95744313- APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decreto PEN N° 606/24
Objeto	—Aprobación del Anexo “Procedimiento de Administración y Evaluación de Competencia Lingüística en Idioma Español” (IF-2024- 100440204-APN-DNSO#ANAC)(Cfr. Art. 1°).

Procedimiento de Administración y Evaluación de Competencia Lingüística en Idioma Español	
Identificación	IF-2024-100440204-APN-DNSO#ANAC
Objetivo	Establecer un procedimiento para realizar la administración y evaluación de competencia lingüística en idioma español al personal extranjero que solicite un Certificado de Idoneidad Aeronáutica (Licencias, Certificados de competencia y/o Convalidación), conforme a las RAAC; Partes 61, 63, 64, 65, 105 y a los descriptores establecidos en el Documento OACI 9835.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-344-APN-ANAC#MEC de fecha 25 de septiembre de 2024 que fuera publicado en el BORA con fecha 27 de septiembre de 2024 y entrara en vigencia el 28 de septiembre de 2024, se aprobó el Anexo “Procedimiento de Administración y Evaluación de Competencia Lingüística en Idioma Español” (IF-2024-100440204-APN-DNSO#ANAC)⁷⁸ (Cfr. Art. 1º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que resulta un requisito común, en la República Argentina, a los fines del otorgamiento de licencias y certificado de competencia, que el solicitante posea la capacidad de leer, hablar, escribir y entender correctamente el idioma español. Tal lo previsto respecto en la Parte 61 “Licencias, Certificados de Competencia y Habilitaciones para Pilotos”, la Parte 63 “Licencias para miembros de la Tripulación, excepto Pilotos”, la Parte 64 “Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros”, la Parte 65 “Personal Aeronáutico, excepto miembros de las Tripulaciones de Vuelo” y la Parte 105 “Paracaidismo” de las RAAC.

Por ello, en concordancia con la prescripción mencionada en el párrafo anterior, se estableció que la solicitud de la licencia o certificado de competencia que fuese realizada por un ciudadano extranjero, ameritaba la aprobación de un procedimiento en el que quedara plasmada la administración y evaluación de competencia lingüística en idioma español para, de esa manera, cumplimentar lo observado por la Auditoría que realizó la FAA entre el 6 y el 12 de abril de 2024 en lo referente a exigir, en estos casos, manejo del idioma español.

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos — es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que

78 | Portal Oficial del Estado Argentino. PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR LA ADMINISTRACIÓN Y EVALUACIÓN DE COMPETENCIA LENGÜÍSTICA EN IDIOMA ESPAÑOL AL PERSONAL EXTRANJERO QUE SOLICITE UN CERTIFICADO DE IDONEIDAD AERONÁUTICA (IF-2024-100440204-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2024-100440204-apn-dnsoanac.pdf> (Fecha de consulta: 6/20/2025).

el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

En el correspondiente Anexo arriba citado se encuentra detallado el procedimiento para realizar la administración y evaluación de competencia lingüística en idioma español al personal extranjero que solicite un Certificado de Idoneidad Aeronáutica.

RESOL-2024-346-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	25 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	27 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	27 de septiembre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-522554147-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 506-E/2023 y la Parte 142 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 95744313-APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Aprobación de la enmienda de la Sección 142.001, Aplicación, de la Subparte A; Generalidades, de la Parte 142 de las RAAC, “Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil” (Anexo: IF-2024-64251749-APN- DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 1º), y —Aprobación de la incorporación de la Sección 142.015, Aplicación, de la Subparte A; Generalidades, de la Parte 142 de las RAAC “Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil” (ANEXO: IF-2024-64251749-APN- DNSO#ANAC) (artículo 2º).

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) PARTE 142 –CENTROS DE ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL (CEAC)	
Identificación	IF-2024-64251749-APN-DNSO#ANAC
Estructura Normativa Interna	142.001 “Aplicación” 142.015 “Aceptación de Centros de Entrenamiento Extranjero”

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-346-APN-ANAC#MEC de fecha 25 de septiembre de 2024 que fuera publicado en el BORA con fecha 27 de septiembre de 2024 y entrara en vigencia el 27 de septiembre de 2024 (Cfr. Art. 3º), se aprobó la enmienda de la Sección 142.001 “Aplicación” de la Subparte A; Generalidades de la Parte 142 de las RAAC “Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil” (Anexo: IF-2024-64251749-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º) y la incorporación de la Sección 142.015 “Aplicación” de la Subparte A Generalidades, de la Parte 142 de las RAAC “Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil” (ANEXO: IF-2024-64251749-APN-DNSO#ANAC) (Art. 2º).

El fundamento que se brindó a los fines de la emisión de dicho acto administrativo fue que se buscaba incorporar los requisitos que los Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil extranjeros debían cumplir y acreditar ante la ANAC a los fines de obtener autorización para brindar instrucción al personal aeronáutico nacional, titular de un certificado de idoneidad aeronáutica. Lo cual ameritaba, incluso, la incorporación de la enmienda N° 7 que oportunamente se realizara a idéntica parte del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano.

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos — es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la Auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

Veamos, a continuación, el contenido del Anexo: IF-2024-64251749-APN-DNSO#ANAC.⁷⁹

79 | Portal Oficial del Estado Argentino. REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) PARTE 142 –CENTROS DE ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL (CEAC) 142.001 “Aplicación” y 142.015 “Aceptación de centros de entrenamiento extranjeros” (IF-2024-64251749-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2024-64251749-apn-dnsoanac.pdf> (Fecha de consulta: 6/02/2025).

“REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC). PARTE 142—CENTROS DE ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL (CEAC)

142.001 Aplicación:

(a) Esta Parte establece los requisitos mínimos de certificación y reglas de operación de un Centro de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC). Para todas las cuestiones no previstas en esta Parte, se aplicará la reglamentación complementaria pertinente.

(b) Excepto lo indicado en el párrafo (c) de esta Sección, esta regulación establece un método para cumplir los requisitos para la instrucción reconocida y/o entrenamiento requerido en las Partes 61, 63, 64, 121 y 135 de las RAAC para los miembros de la tripulación de vuelo

(c) No requieren certificación bajo esta regulación los entrenamientos:

(1) Aprobados de acuerdo con las Partes 121 o a la Parte 135 de las RAAC;

(2) Conducidos por un explotador de servicios aéreos certificado conforme a la Parte 121 o 135 de las RAAC para otro explotador de servicios aéreos también certificado bajo la Parte 121 o 135 de las RAAC

(d) Cuando la instrucción para una habilitación de tipo se lleve a cabo en un CEAC extranjero, de acuerdo con el programa de instrucción y con instructores autorizados por la Autoridad Aeronáutica Civil extranjera donde está ubicado el centro, se podrá aplicar a criterio de la ANAC un proceso de aceptación de la certificación extranjera como método alternativo al proceso de certificación, conforme a los requisitos que se detallan en la Sección 142.015.

142.015 Aceptación de centros de entrenamiento extranjeros:

El proceso de aceptación de los centros de entrenamiento extranjeros distinto a los nacionales, se llevará a cabo el criterio de la ANAC, cuando se requiera capacitar a personal nacional para la obtención de una habilitación de tipo con base en el programa de instrucción del CEAC 142 extranjero y llevado a cabo por sus instructores autorizados.

(a) Para ello, el postulante deberá cumplir con el procedimiento establecido por la ANAC y como mínimo con la presentación de los siguientes documentos: (1) Solicitud para iniciar el proceso de aceptación firmada por el gerente responsable;

- (2) copia de la certificación como centro de entrenamiento y especificaciones de entrenamiento emitidas por la AAC extranjera, donde está ubicado el centro postulante;
 - (3) declaración de cumplimiento de los requisitos de la RAAC 142, conforme al procedimiento establecido por la ANAC que otorga la aceptación;
 - (4) manual de instrucción y procedimientos (MIP) o documento equivalente aceptado por la ANAC extranjera;
 - (5) programa de instrucción aprobado por la AAC extranjera correspondiente a la habilitación o habilitaciones para las cuales requiere la aceptación de la ANAC;
 - (6) manual del sistema de garantía de calidad o documento equivalente (si es independiente al MIP);
 - (7) relación de instructores y evidencia de su calificación;
 - (8) relación de examinadores y evidencia de su calificación;
 - (9) certificados vigentes de calificación de los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo a ser utilizados, emitidos por la AAC extranjera.
- (b) Cuando sea requerido, el postulante deberá cumplir con presentar información complementaria que solicite la ANAC, para la evaluación y aceptación de la solicitud.
- (c) En todos los casos, la ANAC deberá efectuar consultas sobre la validez de la certificación, los resultados de la última auditoría efectuada por la AAC extranjera al CEAC dentro de los veinticuatro (24) meses precedentes a la solicitud, que incluya la implantación del sistema de garantía de calidad.
- (d) Una vez que el proceso de aceptación haya culminado, se le otorgará un documento de aceptación con base en la vigencia del certificado emitido por la AAC extranjera, conforme al formato establecido por la ANAC, especificando los cursos de instrucción autorizados al CEAC para el personal nacional de la ANAC que emite la aceptación.
- (e) El CEAC extranjero a partir de la emisión de la aceptación está obligado a mantener el cumplimiento de los requisitos establecidos por la ANAC, incluyendo:
- (1) Las condiciones de aceptación según las cuales fue autorizado; y
 - (2) las limitaciones por las diferencias encontradas, de ser el caso.
- (f) De no cumplir con lo establecido en el Párrafo (f) precedente, el CEAC extranjero podrá estar sujeto a la suspensión o revocación de la aceptación otorgada como CEAC 142 extranjero.”

RESOL-2024-353-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	27 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	30 de septiembre de 2024
Entrada en vigencia	No se prevé fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-85286509-APN-ANAC#MEC; Decretos Nros. 1172/2003, 1700/2007 y 606/24; Disposiciones de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL Nros. 281-E/2018, 118/2022, 131/202 y la Resolución ANAC N° 506-E/2023.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 90714963-APN-DGLTYA#ANAC).
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Aprobación del ANEXO “Manual de Inspección en Rampa de la República Argentina (MIRRA)” (IF-2024-89611384- APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º) y —Derogación de las Disposiciones Nros. 281-E/2022 y 131/2022 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (Cfr. Art. 2º).
Manual de Inspecciones en Rampa de la República Argentina	
Identificación	(IF-2024-89611384-APN-DNSO#ANAC)

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-353-APN-ANAC#MEC de fecha 27 de septiembre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 30 de septiembre de 2024, se aprobó el Anexo “Manual de Inspección en Rampa de la República Argentina (MIRRA)” (IF-2024-89611384-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º) y se derogaron

las Disposiciones Nros. 281-E/2022 y 131/2022 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (Cfr. Art. 2º).

El fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que durante la Auditoría que se llevó a cabo respecto a la ANAC el mes de abril de 2024 por parte de la FAA en el marco del “Programa Internacional de la Evaluación de la Seguridad de la Aviación” (IASA), en oportunidad de analizar el “Programa de Vigilancia de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa” (Programa ISOR) se detectó como hallazgo N° 8.3 —correspondiente a la Pregunta de Protocolo (PQ) 8.005 del Programa IASA— que la ANAC no poseía evidencia objetiva de existencias de procedimientos para identificar las deficiencias detectadas durante las inspecciones realizadas a Operadores Aéreos Extranjeros y, además, no había aportado evidencia de notificaciones cursadas al Estado del Operador (Explotador) o de Registro (Matrícula) de la Aeronave, para el caso de encontrar deficiencias.

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos — es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

RESOL-2024-354-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	27 de septiembre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	1 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	No se alude fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-95158759-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1170/2007, 599/24 y 606/24; Resoluciones ANAC Nros. 225/2009 y 506-E/2023.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 105365885-APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Aprobación de la Circular de Asesoramiento OPS 119-004 en la que se determinan los métodos aceptables de cumplimiento para la aprobación específica de aeronaves y explotadores de servicios aéreos que realizan Operaciones con Tiempo de Desviación Extendido (EDTO por sus siglas en inglés) en aeronaves categoría transporte según los requisitos de las Partes 121 y 135 de las RAAC, que obra como (Anexo: IF-2024-103956634- APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 1º).

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO CA OPS N° 119-004	
Identificación	(IF-2024-103956634-APN- DNSO#ANAC)
Propósito	1.1 Esta circular de asesoramiento (CA) establece los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) para la aprobación específica de aeronaves y explotadores de servicios aéreos que realizan operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) en aeronaves de categoría transporte según los requisitos de las Partes 121 y 135 de las RAAC.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-354-APN-ANAC#MEC de fecha 27 de septiembre de 2024 que fuera publicado en el BORA con fecha 1 de octubre, se aprobó la Circular de Asesoramiento OPS 119-004 en la que se determinan los métodos aceptables de cumplimiento para la aprobación específica de aeronaves y explotadores de servicios aéreos que realizan Operaciones con Tiempo de Desviación Extendido (EDTO por sus siglas en inglés) en aeronaves categoría transporte según los requisitos de las Partes 121 y 135 de las RAAC, que obra como Anexo (IF-2024-103956634-APN-DNSO#ANAC (Cfr. Art. 1º).

El fundamento que se brindó a los fines de la emisión de este acto administrativo fue que se tornaba menester establecer los métodos aceptables de cumplimiento para la aprobación específica de aeronaves y explotadores de servicios que realizan Operaciones con Tiempo de Desviación Extendido en aeronaves de categoría transporte según los requisitos de las Partes 121 y 135 de las RAAC.

Circular ésta que debía proyectarse siguiendo los lineamientos de la Circular OPS 119-004 del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de la OACI como así también los principios rectores de las políticas aerocomerciales establecidos en el Decreto N° 599/24 como ser el resguardo de la seguridad operacional y la vigilancia continua de los servicios autorizados (Cfr. incisos d) y e) del artículo 2º del Anexo I ala Decreto N° 599/24).

La Circular de Asesoramiento que surge como Anexo a la Resolución⁸⁰ comentada, dispone en los párrafos 1.1; 1.2; 1.3 y 1.4 lo siguiente:

“Esta (...) (C.A) establece los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) para la aprobación específica de aeronaves y explotadores de servicios aéreos que realizan operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) en aeronaves de categoría transporte según los requisitos de las partes 121 y 135 de las RAAC.

1.2. Asimismo, esta CA proporciona orientación a los explotadores para obtener la aprobación específica para llevar a cabo operaciones con tiempo de desviación

80 | Portal Oficial del Estado Argentino CIRCULAR DE ASESORAMIENTO CA OPS N° 119-004 (IF-2024-103956634-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_354-2024.pdf (Fecha de consulta: 06/02/2025).

extendida (EDTO) según la Parte transporte de conformidad con los requisitos de las Partes 121 y 135 de las RAAC 121 de las RAAC, Sección 121.162 y de conformidad con la RAAC 135, Subparte C y el Apéndice G. La ANAC puede autorizar EDTO con aviones de dos (2) motores de turbina sobre una ruta de operadores aéreos regulares que contiene un punto más allá de 60 minutos de vuelo desde un aeródromo adecuado a una velocidad de crucero con un motor inoperativo en condiciones normales de aire en calma (el aeródromo adecuado se define en la Parte 1 de las RAAC y la Sección 4.1 de esta CA). La ANAC también podrá autorizar EDTO con aviones de transporte de pasajeros con más de dos (2) motores de turbina para operadores aéreos regulares y no regulares en una ruta que contenga un punto más allá de 180 minutos de tiempo de vuelo desde un aeródromo adecuado a una velocidad de crucero con un motor inoperativo aprobado en condiciones normales de aire en calma.

1.3. Un explotador puede usar métodos alternativos de cumplimiento, siempre que dichos métodos sean aceptables para la ANAC.

1.4. Esta CA proporciona un método aceptable de cumplimiento con las regulaciones; sin embargo, no es el único medio de cumplimiento. Cuando esta CA utiliza lenguaje obligatorio (por ejemplo, «debe» o «no puede») está citando o parafraseando un requisito reglamentario. Cuando esta CA utiliza un lenguaje permisivo (por ejemplo, «debería» o «podría»), describe un método aceptable, pero no el único, para obtener la aprobación específica para conducir o p e r a c i o n e s EDTO según las Secciones 121.162 y 121.621 y el Apéndice P de la Parte 121 de las RAAC o la Sección 135.364 y Apéndice G de la Parte 135 de las RAAC, según el tipo de operación que corresponda”.

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos — es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

Como podrá apreciarse, se detallan en un extenso Anexo los métodos aceptables de cumplimiento para la aprobación específica de aeronaves y explotadores de servicios aéreos que realizan Operaciones con Tiempo de Desviación Extendido (EDTO, por sus siglas en inglés) en aeronaves de categoría transporte. Su contenido se encuentra en consonancia con el SRVSOP. Es decir, con la finalidad de adoptar los LARs como un cuerpo normativo único y de adecuar las actuales normas argentinas a los lineamientos de los reglamentos latinoamericanos. Lo cual resulta un desafío para la gestión y para la actividad e industria aeronáutica argentina.

RESOL-2024-355-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	1 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	2 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	2 de octubre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-85848879-APN-ANAC#MEC: Ley N° 17.285: Decretos PEN Nros. 239/2007, 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 563-E/202; Parte 11 de las RAAC y Parte 11 del LAR 11.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 105965133-APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Derogación de la Resolución ANAC N° 563-E/2023 por la que se había aprobado el “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones en los términos previstos en la parte 11 de las RAAC” (Cfr. Art. 1º), —Aprobación del Anexo (IF-2024- 105669628-APN-DGLTYA#ANAC) “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil” (Cfr. Art. 2º). —Instrucción a la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL, DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA y DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS para la adecuación de los manuales respectivos (Art. 3º).

Procedimiento General para el Análisis y Otorgamiento de Exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil

Identificación

IF-2024-105669628-APN DGLTYA#ANAC.
Éste IF fue sustituido por el IF-2024- 113150922-APN-DGLTYA#ANAC aprobado por el Art. 1º de la RESOL- 2024-412-APN-ANAC#MEC (Resolución a cuya lectura remitimos)

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-355-APN-ANAC#MEC de fecha 1 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 2 de octubre de 2024 —fecha a partir a la cual empezó a regir— se derogó la Resolución ANAC N° 563-E/2023 por la que se había aprobado el “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones en los términos previstos en la parte 11 de las RAAC (Cfr. Art. 1º); se aprobó el Anexo (IF-2024-105669628-APN-DGLTYA#ANAC) “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la administración nacional de aviación civil” (Cfr. Art. 2º) y se instruyó a la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL, DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA y DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS para la adecuación de los Manuales respectivos (Art. 3º).

Se destacó, entre los fundamentos de la Resolución aquí comentada, que resulta necesario establecer un procedimiento uniforme para el otorgamiento de exenciones por toda la Autoridad Aeronáutica con el objeto de dar tratamiento a los hallazgos detectados en la Auditoría de Evaluación Internacional de Seguridad de la Aviación por sus siglas en inglés (IASA) de la FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA).

Señalamos que por medio del Art. 1º de la RESOL-2024-412-APN-ANAC#MEC se sustituyó el IF-2024-105669628-APN-DGLTYA#ANAC (que fuera aprobado por el artículo 2º de la RESOL-2024- 355-APN-ANAC#MEC); con lo cual, a los fines del estudio del “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la administración nacional de aviación civil” deberá estarse a lo dispuesto en el IF-2024-113150922-APN-DGLTYA#ANAC.

En el Anexo (IF-2024-113150922-APN-DGLTYA#ANAC) se aclara en su párrafo 1. OBJETIVO: “El presente procedimiento establece la política, instrucciones y el procedimiento establecido por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), para la tramitación y otorgamiento de exenciones.

Nota: El término exenciones comprende también las excepciones, dispensas, desviaciones, prórrogas y toda decisión, cualquiera sea la denominación utilizada, por la que se exima del cumplimiento de un requisito particular.”

Por su parte, bajo el párrafo 2. POLÍTICA se establece la política que se adoptará en materia de exenciones. A saber:

“El otorgamiento de una exención requiere del cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente procedimiento. Las exenciones solo podrán ser otorgadas por el Administrador Nacional de Aviación Civil o la Máxima Autoridad del Organismo. Cada solicitud será evaluada por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y podrán solo ser otorgadas por un periodo de tiempo determinado. El cumplimiento de los requisitos reglamentarios es obligatorio. No obstante, en circunstancias excepcionales pueden presentarse casos en que hay problemas que no se 3 puedan superar. En estos casos y cuando se cuenta con mecanismos reglamentarios apropiados, sólidos y documentados y cuando no existe conflicto con los reglamentos, con el objetivo de un requisito en particular o con un método de seguridad operacional aceptado, es posible resolver una discrepancia o deficiencia mediante la imposición de condiciones que limiten el cumplimiento de medidas y controles de compensación.

Sin embargo, es importante no suponer que pueden utilizarse exenciones para superar un requisito que no es popular o que su cumplimiento es optativo. El empleo de estos mecanismos debe considerarse como la excepción y no la regla.”

Por otro lado, bajo el párrafo 3º INSTRUCCIONES se prevé: “

Toda solicitud de exención deberá estar debidamente fundada. Por lo tanto, deben desarrollarse técnicas de análisis de riesgo, como parte del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), al nivel apropiado. En estos casos excepcionales, la responsabilidad de justificar ya sea cualitativa o cuantitativamente y el medio alternativo de cumplimiento recae en el solicitante.

La ANAC deberá evaluar si la exención solicitada se traducirá en diferencias respecto de las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil. De configurarse dicho extremo se procederá a la notificación adecuada a OACI y SRVSO”.

Resulta importante destacar este nuevo cuerpo normativo técnico relativo al otorgamiento de exenciones y a la solicitud de prórroga en el cumplimiento normativo que se puede solicitar resulta más amplio que su anterior texto inserto en la RAAC Parte 11; sin por ello descuidar la seguridad operacional al requerirse, expresamente, que toda solicitud de exención, además de fundada, debe ir acompañada de un estricto análisis de riesgo como parte del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Situación que deberá meritarse. Máxime, en el marco de la adopción de los LARs y de las modificaciones que seguramente deberán realizarse a la normativa vigente. Lo cual, a su vez, posiblemente implique la notificación de diferencias a la OACI y a la SRVSOP.

RESOL-2024-363-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	3 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	4 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	Se omite la indicación de la fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-196722616-APN-ANAC#MEC; Leyes Nros. 13.891 y 17.285; Decretos Nros. 239/2007, 1770/2007, 70/23, 606/24 y 844/24.
Servicio Jurídico Interviniente	El sistema GDE no la búsqueda del expediente de referencia. Marca error.
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 606/24 y 844/24
Objeto	—Aprobación del Anexo I “Reglamentación del Art. 106 de la Ley N° 17.285” (IF-2024-108205716-APN- DNSO#ANAC) (artículo 1º), —Aprobación del Anexo II “Reglamentación del Art. 107 de la Ley N° 17.285 (IF-2024-108234156-APN- DNSO#ANAC) (artículo 2º), y —Instrucción para que se modifiquen las RAAC conformes los lineamientos que fueran aprobados por medio de la emisión de este Decreto (artículo 3º).

Anexo I “Requisitos para solicitar la excepción prevista en el artículo 106 del Código Aeronáutico”	
Identificación	IF-2024-108205716-APN-DNSO#ANAC
Anexo II “Requisitos para solicitar la excepción prevista en el artículo 107 del Código Aeronáutico”	
Identificación	IF-2024-108234156-APN-DNSO#ANAC

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-363-APN-ANAC#MEC con fecha 3 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 4 de octubre de 2024, se aprobaron los Anexos I “Requisitos para solicitar la excepción prevista en el artículo 106 del Código Aeronáutico” (IF-2024- 108205716-APN-DNSO#ANAC) y II “Requisitos para solicitar la excepción prevista en el artículo 107 del Código Aeronáutico” (IF-2024-108234156-APN-DNSO#ANAC).

El fundamento que se esgrimió a los fines de su emisión fue que el Poder Ejecutivo Nacional dictó, oportunamente, el Decreto 844/24; por cuyo artículo 1º instruyó a la ANAC para que reglamentara los artículos 106 y 107 del CA con el fin de que personal extranjero pudiese desempeñar funciones aeronáuticas en los servicios aerocomerciales como así también permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera para afectarlas a la realización de servicios aerocomerciales y de aviación general, fomentando de esta manera las inversiones en la República Argentina y favoreciendo la conectividad federal.

En tal sentido, se aludió a que la elaboración de dicha Reglamentación debía efectuarse bajo los siguientes términos:

- a. Procurando armonizar el régimen interno, hasta donde sea posible, con el de los demás países del MERCOSUR u otras organizaciones internacionales;
- b. Atendiendo los principios de libre acceso a los mercados, vigilancia operacional continua de los servicios autorizados, celeridad, comunicación directa, dinamismo, integralidad y eficacia, entre otros, debiendo garantizarse la seguridad operacional y el cumplimiento de las regulaciones técnicas específicas;
- c. Revisando las prescripciones normativas previstas en las RAAC, las Regulaciones Latino Americanas de Aviación Civil y las Regulaciones Federales de Aviación, y
- d. Entendiendo que la práctica administrativa de solicitar una cadena de legalizaciones consulares se presenta excesiva en contraste con la fe que atestigua ese mismo documento en otras circunstancias tales como la acreditación de determinadas cualificaciones técnicas ante una inspección de la Autoridad Aeronáutica. De ahí que, resultare conveniente considerar formas más eficaces para la economía

de los procedimientos; tales como la consulta directa a la Autoridad Aeronáutica respectiva. Aspecto éste, que encontraría respaldo en el punto 2.2.2.1 del Anexo I al Convenio de Chicago de 1944.

En este sentido el Anexo I⁸¹ establece los requisitos para solicitar la excepción prevista en el art. 106 del Código Aeronáutico en los siguientes términos:

La solicitud de excepción contemplada en el artículo 106 del Código Aeronáutico se tramitará, exclusivamente, a través de un pedido formal realizado por el interesado. Es importante que dicha solicitud cumpla con todos los requisitos previstos en la normativa vigente.

En el inicio de la presentación, el requirente deberá acompañar:

1. La presentación formal dirigida a la Autoridad Aeronáutica expresando en forma detallada las causas que motivan dicha autorización;
2. La nómina del personal que se pretende incorporar; y
3. El plan o programa de instrucción que permita el reemplazo gradual por personal argentino.

Respecto al personal a afectar como miembros de la tripulación :

La Autoridad Aeronáutica podrá convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante de la OACI.

La Autoridad Aeronáutica podrá restringir la autorización a atribuciones específicas, precisando en la convalidación, las atribuciones de la licencia que se aceptan como equivalentes. La validez de la convalidación no excederá el plazo de validez de la licencia extranjera. Lo cual, deberá constar en el documento pertinente.

La autorización perderá su validez en el caso que la licencia respecto a la cual se haya conferido la misma, sea revocada o suspendida.

Solamente las licencias originales serán convalidadas. Deberán ser emitidas con base en el cumplimiento de los requisitos aplicables en un mismo Estado; los cuales deberán ser similares o superiores a los establecidos por la República Argentina.

81 | Portal Oficial del Estado Argentino. REQUISITOS PARA SOLICITAR LA EXEPCIÓN PREVISTA EN EL ART. 106 DEL CÓDIGO AERONÁUTICO. ANEXO I (IF- 2024-108205716-APN-DNSO#ANAC). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2024-108205716-apn-dnsoanac.pdf> (Fecha de consulta: 6/02/2024).

Documentos y requisitos:

1. Comprobación de la experiencia reciente a través de un documento válido conforme la normativa establecida en terceros países por la Autoridad Aeronáutica. En el caso de los pilotos será requerido el Libro de Vuelo;
2. Documento oficial de identidad. (D. I., pasaporte, etc.);
3. Copia de la licencia/habilitación y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente;
4. Aprobar una evaluación de conocimientos respecto a diferencias en los reglamentos aeronáuticos, apropiada a la licencia que se pretende convalidar;
5. Aprobar una evaluación de competencia lingüística en el idioma del Estado que otorga la convalidación, en orden a lo establecido en la normativa vigente de la Autoridad Aeronáutica Nacional, y
6. Aprobar una prueba de pericia ante la Autoridad Aeronáutica a excepción que los requisitos de otorgamiento de licencia sean similares o superiores a los establecidos en la REPUBLICA ARGENTINA.

La licencia y el certificado médico requerido deberá estar en el idioma del Estado que convalidará la licencia. De lo contrario, deberán presentar una traducción oficial de la misma.

La Autoridad Aeronáutica argentina realizará la consulta a la Autoridad Aeronáutica de origen sobre la validez de la licencia y habilitaciones del titular, clase y vencimiento del certificado médico aeronáutico, vencimientos, limitaciones, suspensiones y/o revocaciones, previo al otorgamiento de la convalidación. La validez y la vigencia de la aptitud psicofísica deberá corresponder a la exigible para la normativa interna concerniente al otorgamiento del certificado médico aeronáutico. Si la validez no concordara, la Autoridad Aeronáutica argentina efectuará una evaluación médica.

Por su parte, el Anexo I⁸² de la Resolución aquí comentada, establece los requisitos para solicitar la excepción prevista en el art. 107 del Código Aeronáutico en los siguientes términos:

82 | Portal Oficial del Estado Argentino. REQUISITOS PARA SOLICITAR LA EXCEPCIÓN PREVISTA EN EL ART. 107 DEL CÓDIGO AERONÁUTICO, ANEXO II: IF-2024-108234156-APN-DNSO#ANAC. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2024-108234156-apn-dnsoanac.pdf> (Fecha de consulta: 6/02/2025).

La solicitud de excepción contemplada en el Artículo 107 del Código Aeronáutico se tramitará exclusivamente a través de un pedido formal realizado por el interesado.

Es importante destacar que dicha solicitud debe cumplir con todos los requisitos previstos en la normativa vigente. Los requisitos exigidos por la República Argentina deberán ser similares o superiores a los establecidos para aeronaves nacionales.

El requirente deberá acompañar como inicio de su presentación:

1. La presentación formal dirigida a la Autoridad Aeronáutica expresando en forma detallada las causas que motivan dicha autorización;
2. Si la presentación se encuadra en un Convenio de Doble Vigilancia o existe un Convenio de Transferencia de funciones en los términos del art. 83 bis del Convenio de Chicago de 1944.
3. *Interchange*; o
4. Contrato de arrendamiento o de *leasing*.

Respecto de las aeronaves a afectar:

1. En el caso de que el arrendamiento o *leasing* sea con una aeronave armada y equipada (*Wet-Lease*) y que no exista con el estado de matrícula acuerdo de doble vigilancia, con carácter previo al inicio de operaciones que involucren acuerdos de *Wet Lease*, cada Titular de un CESA debe:
 1. 1. Proveer a la Autoridad Aeronáutica una copia del contrato de alquiler de la aeronave armada y equipada celebrado entre Explotadores Aéreos certificados o con alguna otra persona extranjera que realiza operaciones de Transporte Aéreo.
 1. 2. El contrato de arrendamiento o *leasing* deberá contener:
 - Los nombres de las partes del acuerdo y la duración del mismo;
 - Las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave involucrada en el acuerdo;
 - La clase o las clases de operaciones a realizar;
 - Los aeródromos o áreas de operación;

- Una declaración especificando la parte considerada a tener el control operacional y los itinerarios, aeródromos o áreas sobre las cuales el control operacional será conducido;
 - La fecha de vencimiento del acuerdo de arrendamiento o *leasing*;
 - Provisión y asignación, así como la responsabilidad por la instrucción de las tripulaciones;
 - Aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo con el programa de mantenimiento;
 - Aceptación técnica de las aeronaves;
 - Preparación del despacho operacional;
 - Provisión de servicios de escala de la aeronave, y
 - Programación de los vuelos (si corresponde).
1. 3. A través de dicho contrato la Autoridad Aeronáutica verificará quién de las partes tiene el control operacional de la aeronave y aprobará, si correspondiere, las enmiendas a las especificaciones relativas a las operaciones de cada parte involucrada en el contrato, según corresponda. Corresponde destacar que el control operacional queda reservado al Estado explotador.
- La evaluación del requerimiento lo realizará la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y se llevará a cabo en CINCO (5) fases:
- a. Fase uno: Pre-solicitud.
 - b. Fase dos: Solicitud formal.
 - c. Fase tres: Evaluación de la documentación.
 - d. Fase cuatro: Inspección y demostración
 - e. Fase cinco: Aceptación de la Aeronave
2. En el caso de que el arrendamiento o *leasing* sin tripulación (*Dry-Lease*) el explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera siempre que exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula; y la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador;

2. 1. Se deberá tener en consideración que:
 - a. La aeronave estará sometida a los procedimientos de certificación, mantenimiento e inspección de aeronavegabilidad del Estado (el Estado del explotador) como el Estado de matrícula;
 - b. La responsabilidad o custodia de la aeronave y el control de todas las operaciones incumbirán al arrendatario;
 - c. La responsabilidad por la aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave incumbirán al arrendatario;
 - d. La duración del arrendamiento o *leasing* deberá especificarse claramente, y
 - e. La matrícula de la aeronave será válida mientras esté en vigor el acuerdo de arrendamiento o contrato de *leasing* y la aeronave se utilice con arreglo a la reglamentación del Estado de matrícula y del Estado del explotador, los términos o condiciones especificados en el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos o *Air Operator Certificate* y en las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones como así también conforme a los manuales de operaciones y de mantenimiento.
2. 2. Se exigirá que el arrendatario demuestre que:
 - a. La tripulación de vuelo son titulares de los pertinentes certificados o licencias válidos, expedidos convalidados por el Estado de matrícula;
 - b. El mantenimiento de la aeronave se efectuará con arreglo a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; y
2. 3. La aeronave se utilizará de conformidad con la reglamentación apropiada del Estado de matrícula y del Estado del explotador, el AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones y al Manual de Operaciones y Manual de Control de Mantenimiento (MCM).
3. En el caso de aeronaves pertenecientes a una flota diferente o con un tipo de operación distinta a la efectuada por la empresa requirente, la evaluación del requerimiento lo realizará la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y se llevará a cabo en CINCO (5) fases:

- a) Fase uno: Pre-solicitud.
- b) Fase dos: Solicitud formal.
- c) Fase tres: Evaluación de la documentación.
- d) Fase cuatro: Inspección y demostración.
- e) Fase cinco: Aceptación de la Aeronave.

3. 1. Intercambio de aeronaves entre un mismo grupo empresarial manteniendo matrículas de origen.

En este caso, siempre que exista un acuerdo de doble vigilancia vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula y, además, la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador.

El solicitante proporcionará la siguiente información y documentación:

- a) Tipo, modelo y número de serie de las aeronaves;
 - b) Nombre y dirección del propietario inscrito;
 - c) Certificado de matrícula;
 - d) Certificado de aeronavegabilidad;
 - e) Nombre, dirección y firma del arrendatario o de la persona responsable del control de las operaciones de la aeronave, con arreglo a lo previsto en el acuerdo de arrendamiento o contrato de *“leasing”*, incluso una declaración que atestigüe que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento o *leasing* comprenden perfectamente sus responsabilidades respectivas previstas en el reglamento de aplicación;
 - f) Copia del acuerdo de arrendamiento o *leasing* con la descripción de sus modalidades;
 - g) Duración del arrendamiento o contrato de *leasing*, y
 - h) Zonas de operación.
3. 2. En el caso de aeronaves pertenecientes a una flota diferente o con un tipo de operación distinta a la efectuada por la empresa requirente, la evaluación del

requerimiento lo realizará la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y se llevará a cabo en CINCO (5) fases:

- a) Fase uno: Pre-solicitud.
- b) Fase dos: Solicitud formal.
- c) Fase tres: Evaluación de la documentación.
- d) Fase cuatro: Inspección y demostración.
- e) Fase cinco: Aceptación de la Aeronave.

La Autoridad Aeronáutica podrá requerir documentación o exámenes adicionales de considerarlo pertinente.

RESOL-2024-410-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	16 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	16 de octubre de 2024 (Cfr. Art. 3º)
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-93002530-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1172/2003, 1770/2007, y 606/2024; Resoluciones ANAC N° 506/2023, 320/24 y Parte 65 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 112646154-APN-DGLTYA#ANAC).
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Sustitución del Anexo (IF-2024- 96038136-APN-DNSO#ANAC) al que se hace mención en el artículo 2º de la Resolución ANAC N° 320/24 por el siguiente: IF-2024-11232187-APN- DNSO#FAA (Cfr. Art. 1º).

Anexo “Procedimiento para la designación del examinador de mantenimiento de un CIAC RAAC parte 147”	
Identificación	IF-2024-112232187-APN-DNSO#ANAC
Estructura Normativa Interna	CINCO (5) puntos
Actores convocados para el cumplimiento del contenido de este Procedimiento	CIAC, Inspectores de ANAC, Examinadores de mecánicos de mantenimiento, Dirección de Licencias al Personal.
Términos y expresiones sustanciales con las que el lector se encontrará a lo largo de su contenido	CIAC, Postulante, Acuerdo Técnico, Examinador de mantenimiento, Curso, Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo, Emisión de Autorización, Inspector de la ANAC, Legajo de Examinadores de Mantenimiento, Programa de Capacitación, Programa de Vigilancia de los Examinadores.

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-410-APN-ANAC#MEC con fecha 16 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 18 de octubre de 2024, el texto normativo bajo estudio debería haber entrado en vigencia a partir de la fecha de su publicación o, cuanto menos, algunos días o meses después de ello como hemos advertido que aconteció respecto de textos normativos anteriores.

Sin embargo, conforme lo dispuesto en el artículo 3º de este acto administrativo, se lo proyectó para que entrara en vigencia DOS (2) días antes de su publicación en el BORA; lo cual llama la atención.

Por medio de la emisión esta Resolución se substituyó el Anexo (IF-2024-96038136-APN- DNSO#ANAC) al que se hace mención en el artículo 2º de la Resolución ANAC N° 320/2024, por el siguiente: IF-2024-112232187-APN-DNSO#ANAC (Cfr. Art. 1º).

La buena técnica legislativa exigía, en este caso concreto, que el artículo 1º del acto administrativo bajo análisis, se hubiese proyectado mediante el empleo de la expresión “*ARTÍCULO 1º.- Apruébese el IF-2024-112232187-APN-DNSO#ANAC*” antes que el empleo, como se ha hecho, de la expresión “*ARTÍCULO 1º.- Sustituir*”.

De todas maneras, señalamos que el fundamento que se brindó a los fines de su emisión fue que se tornaba menester efectuar una subsanación con respecto a parte del contenido del Anexo (IF- 2024-96038136-APN-DNSO#FAA) que fue aprobado por el artículo 2º de la Resolución ANAC N° 320/2024. Precisamente, por haberse incurrido entonces, en un error material e involuntario tipográfico al expresarse tiempos distintos en la verificación inicial y periódica del examinador al emitirse el Anexo IF-2024-96038136-APN-DNSO#FAA (en particular: el punto e). Razón por la cual, se consideró conveniente emitir una resolución por la que se substituyera dicho Anexo.

Se recordó que la elaboración de la Resolución ANAC N° 320/24 se originó, oportunamente, a los fines de cumplir con los hallazgos que se encontraron respecto de ANAC —“FAA. 4.14, 4.15 y 4.16 (4602)”— y de contar, a nivel institucional, con procedimientos internos estandarizados para que pudieran ser aplicados por el personal de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

A su vez, se puso de manifiesto que en la reciente asesoría técnica que ANAC recibió desde el Sistema Regional de Vigilancia de Seguridad Operacional (SRVSOP), se la

recomendó “(...) *elaborar un procedimiento incluyendo los requisitos de elegibilidad de los examinadores de mecánicos de mantenimiento, la aprobación y vigilancia de éstos, así como los procedimientos para los exámenes prácticos, incluyendo la capacitación tanto para los inspectores de la ANAC como para los examinadores autorizados*”.

Finalmente, se argumentó en su octavo considerando que, por los fundamentos expuestos — es decir, con motivo del hallazgo que fuera encontrado en el marco de la auditoría— no resultaba de aplicación a la Resolución bajo análisis, el proceso de Elaboración Participativa de Normas previsto en el Decreto PEN N° 1172/2003. Sin perjuicio de lo cual, se brindó estricto cumplimiento al procedimiento establecido en la Resolución ANAC N° 506-E de fecha 25 de agosto de 2023; que no es otro que el “Reglamento de Procedimientos para el Análisis de Normativa Aeronáutica” (Cfr. Anexo IF-2023-98026673-APN-DGLTYA#ANAC de dicho Acto Administrativo).

En cuanto al **Anexo** IF-2024-112232187-APN-DNSO#ANAC —.“PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DEL EXAMINADOR DE MANTENIMIENTO DE UN CIAC RAAC PARTE 147”— podemos señalar que reviste la siguiente estructura normativa interna:

1. Requisitos de elegibilidad del examinador de mantenimiento
2. Procedimiento para autorizar al examinador de mantenimiento
 - a) Fase I – Solicitud para la designación
 - b) Fase II – Evaluación de la documentación
 - c) Fase III- Prueba de Pericia Inicial
 - d) Fase IV – Emisión de la autorización del examinador
 - e) Fase IV – Notificación al CIAC
3. Legajos de examinadores de mantenimiento
4. Programa de capacitación
5. Programa de vigilancia de los examinadores Ejemplo de carta de designación del examinador

Veamos, seguidamente, los aspectos centrales de cada una de las estructuras normativas que conforman dicho Anexo:

1. **Requisitos de elegibilidad del examinador de mantenimiento:**

Se le asigna la facultad a la ANAC, a través de la Dirección de Licencias al Personal, de autorizar examinadores a partir de la celebración de un acuerdo suscrito con un CIAC (RAAC, Parte 147).

En caso de hacer uso de esa facultad, desde ANAC podrá designarse a examinadores por hasta un período de DOS (2) años para que éstos, precisamente, lleven a cabo la verificación de la pericia destinada a la categorización de mecánicos de mantenimiento en pos de la ulterior inscripción de la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA).

Quienes se postulen como examinadores deberán cumplimentar 2 (DOS) requisitos: poseer licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (categoría C) con experiencia, además de contar con DOS (2) años de impartición de instrucción.

Así también, se prevé que previo al ejercicio de sus funciones en tanto examinador, el candidato deberá aprobar ante un inspector de ANAC un examen de conocimiento teórico como así también una verificación de pericia inicial y periódica (cada VEINTICUATRO (24) meses) en el taller en el cual realizará la evaluación de los alumnos que requieran el otorgamiento de la licencia de mecánico de mantenimiento y/o habilitación correspondiente

2. **Procedimiento para autorizar al examinador de mantenimiento:**

a) Fase I – Solicitud para la designación

El cumplimiento de esta fase se prevé, como máximo, en TREINTA (30) días.

El CIAC pondrá a consideración de la ANAC la solicitud referente a los instructores que se postulan a examinadores mecánicos de mantenimiento de un CIAC. La cual, debe ir acompañada de documentación respaldatoria, tal como la siguiente:

- (i) Copia de la licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves con Categoría C,
- (ii) Certificado de experiencia acreditada como instructor mínimo de DOS (2) años y

(ii) Certificado de la instrucción recibida por el CIAC conforme a los Párrafos (c) y (d) de la Sección 147.210 de la RAAC Parte 147.

b) Fase II – Evaluación de la documentación:

El cumplimiento de esta fase se prevé, como máximo, en TREINTA (30) días.

Recibida que fuera la documentación, el Inspector de ANAC que pertenece al Departamento Control Educativo, procederá a:

a) Programar el curso que, llegado el caso, el postulante deberá cursar y rendir (curso teórico e instrucción práctica en el puesto de trabajo) entre otras; y si considera que la documentación resulta aceptable dará paso a la siguiente fase.

b) Devolver la documentación explicitando los motivos del rechazo si considera que la documentación resulta inaceptable.

c) Fase III – Prueba pericial inicial:

El cumplimiento de esta fase se prevé, como máximo, en SESENTA (60) días. Aprobado el Curso Teórico y la instrucción práctica en el puesto de trabajo, el postulante deberá realizar una verificación de pericia inicial real a un postulante a la licencia de mecánico de mantenimiento y sus habilitaciones en el taller en el cual realizará, oportunamente, la evaluación de los alumnos que requieran el otorgamiento de una licencia y/o habilitación de mecánico de mantenimiento.

d) Fase IV – Emisión de la autorización del examinador:

El cumplimiento de esta fase se prevé, como máximo, en TREINTA (30) días.

El inspector de la ANAC llevará a consideración del Jefe del Departamento Educativo, los expedientes de los candidatos a examinadores que hayan alcanzado resultados satisfactorios para que, en caso de considerarlo pertinente, el Director de Licencias al Personal preste conformidad y se emitan, en consecuencia, las autorizaciones de examinadores de mecánicos de mantenimiento por el Director Nacional de Seguridad Operacional.

Sin embargo, se prevé que el inspector pueda considerar —luego de revisada la documentación— que el candidato no alcanza a calificar como examinador. Supuesto en el cual, se informará de ello a la jefatura del Departamento Control Educativo. Por su parte, la Dirección de Licencias al Personal notificará a la CIAC las causales del rechazo del candidato.

e) Fase V – Notificación al CIAC:

El cumplimiento de esta fase se prevé, como máximo, en TREINTA (30) días.

Se remitirá una comunicación por el sistema de Gestión Documental Electrónica al CIAC, adjuntando las autorizaciones de examinadores de mecánicos de mantenimiento que hubiesen aprobado; debiéndose mencionar en dicha comunicación: el nombre del examinador y número del certificado otorgado por la ANAC; las autorizaciones y limitaciones que posee, entre otros supuestos.

3. **Legajos examinadores de mantenimiento:**

El CIAC (Cfr. RAAC 147) deberá tener un legajo personal de cada examinador, el que deberá permanecer en sus instalaciones a los fines de posibilitar las fiscalizaciones que realice ANAC dentro del programa de vigilancia y actualización de la documentación.

4. **Programa de Capacitación:**

El examinador deberá cumplimentar los programas que establezca el CIAC del cual forma parte; de lo que, por supuesto, quedará constancia en su legajo personal.

5. **Programa de vigilancia de los examinadores:**

Los examinadores serán evaluados por los inspectores de la ANAC, quienes determinarán si éstos mantienen las competencias a las que diera lugar la emisión de su respectiva autorización y por ende su designación.

Asimismo, se establece que cada DOS (2) años, los examinadores deberán renovar sus autorizaciones; para lo cual deberán acreditar la realización de la instrucción periódica correspondiente al Manual de Instrucción de la ANAC como así también la atinente a la prueba de pericia (observación).

RESOL-2024-411-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	16 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	18 de octubre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-110161448-APN-DGLTYA#ANAC; Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24; Resolución ANAC N° 506/23; Disposiciones de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL Nros. 27/2010 y 86/2010; Partes 119, 121, 135 de las RAAC.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 113123067-APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/2024
Objeto	Procedimientos para la Certificación y Supervisión de Explotadores de Transporte Aéreo Comercial (MAC- TAC)” (Cfr. artículo 1º); —Aprobación de la Circular de Asesoramiento OPS 119-001 “Procedimientos para la Certificación de Explotadores Aéreos” (IF-2024- 112673412-APNDNSO#ANAC) (Anexo) (Cfr. artículo 2º); —Aprobación de la enmienda (IF-2024- 112666236-APN-DNSO#ANAC) a las secciones 119.2 y 119.35 (a) de la Parte 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC (Cfr. artículo 3º) y —Aprobación del “Procedimiento de emisión y renovación del cesa y de emisión y/o modificación de las especificaciones relativas a las operaciones y documentación relacionada con la operación del explotador (PROCEO)” (Cfr. artículo 4º).

Circular de Asesoramiento OPS 119-001 (Anexo) "Procedimiento para la Certificación de Explotadores Aéreos"	
Identificación	IF-2024-112673412-APN-DNSO#ANAC
Estructura Normativa Interna	–Secciones relacionadas de las RAAC –Documentos relacionados –Definiciones y Abreviaturas –Fases del proceso de certificación –Diferencias en los procesos de certificación para explotadores de un solo piloto y de un solo piloto al mando (PAM)
Objetivo	Establecer los criterios para la certificación de explotadores de servicios aéreos RAAC 121 y 135 de acuerdo con la RAAC 119.
Secciones de las RAAC que se encuentran relacionadas con el objeto de esta Circular	RAAC 119: Todas las secciones RAAC 121: Sección 121.1 RAAC 135: Sección 135.1
Documentos relacionados con el objeto de esta Circular	–Parte I Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviones" del Anexo 6 "Operación de Aeronaves" del Convenio de Chicago (1944), –Documento OACI 8335 "Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones", y –FAA AC 120-49 "Certification of Air Carriers".
Fases del proceso de certificación	–Fase 1 – Pre-solicitud (páginas 5 a 14 del IF-2024-112673412-APN- DNSO#ANAC).
	–Fase 2 – Solicitud formal (página 15 del IF-2024-112673412-APN- DNSO#ANAC).
	–Fase 3 – Evaluación de la documentación (página 15 y 16 del IF-2024-112673412-APN-DNSO#ANAC).
	–Fase 4 – Inspección y Demostración (página 17 y 18 del IF-2024-112673412- APN-DNSO#ANAC).
	–Fase 5 – Certificación (página 18 y 19 del IF-2024-112673412-APN- DNSO#ANAC).

**Enmiendas (IF-2024-112666236-APN-DNSO#ANAC) a las secciones 119.2 y 119.35 (a) de la Parte 119
“Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC**

PARTE 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos	“119.2 Cumplimiento. Toda persona que solicite un CESA y las correspondientes Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) para llevar a cabo operaciones de acuerdo con las Partes 121 y 135 de la RAAC, deberá cumplir con esta Parte y todas las regulaciones y/o disposiciones de la ANAC que resulten aplicables. Nota: la ANAC ha emitido la Circular de Asesoramiento OPS 119-001 para proveer guías al explotador en el marco del proceso de certificación de explotadores aéreos. (...)”
SUBPARTE A – Generalidades	
SUBPARTE C – Certificación, especificaciones relativas a las operaciones y otros requerimientos para operaciones realizadas bajo la Parte 121 o la Parte 135	“(…) 119.35 Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) para todos los solicitantes. a) Toda persona que solicite un CESA deberá presentar una solicitud conforme lo establecido en la reglamentación o procedimiento que dicte a tal efecto ANAC y conforme a las pautas establecidas en la Circular de Asesoramiento OPS 119-001 publicada por la ANAC o la que en un futuro la reemplace. (...)”.

**“Procedimiento de emisión y renovación del cesa y de emisión y/o modificación de las especificaciones relativas a las operaciones y documentación relacionada con la operación del explotador (PROCEO)”
(IF-2024-112666835-APN-DNSO#ANAC)**

A los fines de la obtención del CESA se requiere el cumplimiento, con carácter previo, de las prescripciones normativas a las que se alude en la Circular de Asesoramiento OPS 119.001 “Procedimiento para la Certificación de Explotadores Aéreos”	El Paquete Final de Certificación con las CINCO (5) Fases cerradas y aprobadas realizado en los términos de la Circular de Asesoramiento OPS 119.001, será elevado al Director de Operación de Aeronaves quién, conjuntamente con el Director Nacional de Seguridad Operacional procederán a la confección del CESA y de la resolución que firmará el Administrador Nacional de Aviación Civil certificando que el solicitante está habilitado para realizar operaciones aerocomerciales en las condiciones establecidas en la RESOL-2024-411- APN-ANAC#MEC y en las Especificaciones Relativas a las Operaciones a partir de la fecha de firma del certificado.
Estructura Normativa Interna	1. Emisión del CESA y de las especificaciones operativas 2. Vigencia del CESA y Especificaciones relativas a las operaciones 3. Solicitud de renovación del CESA 4. Modificación del CESA y/o de las especificaciones relativas a las operaciones 5. Recertificación 6. Afectación y desafectación de aeronaves 7. Afectación y desafectación de tripulantes 8. Solicitud de aprobaciones específicas 9. Instrucción del Personal Aeronáutico 10. Aprobación de la lista de quipo mínimo 11. Procedimiento para la designación de inspectores reconocidos (IR) y el reconocimiento de instructores 12. Anexos

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-411-APN-ANAC#MEC de fecha 16 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 18 de octubre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzara a regir (Cfr. Art. 5º— se derogó la Disposición N° 86/2010 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL por la que, oportunamente, se había aprobado el “Manual de Procedimientos para la Certificación y Supervisión de Explotadores de Transporte Aéreo Comercial (MAC-TAC)” (Cfr. Art. 1º).

Así también se aprobó la Circular de Asesoramiento OPS 119-001 “Procedimientos para la Certificación de Explotadores Aéreos” (IF-2024-112673412-APNDNSO#ANAC) (Anexo) (Cfr. Art. 2º) y las enmiendas (IF-2024-112666236-APN-DNSO#ANAC) a las secciones 119.2 y 119.35 (a) de la Parte 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC (Cfr. Art. 3º).

De igual modo, se aprobó el “Procedimiento de emisión y renovación del CESA y de emisión y/o modificación de las especificaciones relativas a las operaciones y documentación relacionada con la operación del explotador (PROCEO)” (Art. 4º).

Los fundamentos que se brindaron a los fines de la emisión de esta Resolución en el sentido en que se lo ha hecho, fueron centralmente DOS (2). A saber:

Por un lado, se puso énfasis en la necesidad de actualizar y uniformar los criterios brindados a los solicitantes de certificación de explotadores de servicios aéreos bajo las Partes 121 “Requerimientos de Operación: Operaciones Regulares Internas e Internacionales” y 135 “Requerimientos de Operación: Operaciones No Regulares Internas e Internacionales” de las RAAC de acuerdo con la Parte 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC a los métodos y prácticas recomendadas por la OACI como así también resolver los hallazgos efectuados por la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN (Cfr. siglas en inglés “FAA”) a partir de la auditoría que se realizó durante el mes de abril de 2024 en el marco del PROGRAMA INTERNACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (Cfr. siglas en inglés “IASA”).

Por el otro, se destacó que la evolución constante de la aeronáutica civil demanda una estricta y continua revisión de las reglamentaciones y procedimientos con el propósito de mantener eficiencia y estándares adecuados a la Seguridad Operacional.

Se expresó que, oportunamente, la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL con carácter previo a la sustanciación de la Auditoría referenciada precedentemente, por supuesto, emitió DOS (2) disposiciones. Una de las cuales, aprobó el “Manual de Inspector del Inspector de Operaciones” (Disposición N° 27/2010) que, centralmente, constituye una guía para estandarizar las actividades que se deben realizar durante la certificación de explotadores aéreos en los términos de la Parte 119 de las RAAC. La otra (Disposición N° 86/2010) por la cual, se aprobó el “Manual de Procedimientos para Certificación y Supervisión de Explotadores de Transporte Aerocomercial” (MAC- TAC), dirigida centralmente a usuarios e inspectores.

Por ello, se consideró que a partir de los DOS (2) fundamentos explicitados anteriormente, debía derogarse el “Manual de Procedimientos para Certificación y Supervisión de Explotadores de Transporte Aerocomercial” (MAC-TAC) —lo que suponía readecuar las secciones 119.2 y 119.35 (a) de la Parte 119 de las RAAC “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos” de las RAAC con la finalidad de quitar las referencias al “Manual de Procedimientos para la Certificación y Supervisión de Explotadores de Transporte Aerocomercial” (MAC-TAC)—; aprobarse la “Circular de Asesoramiento dirigida a los Explotadores Aéreos”; mantenerse el “Manual de Inspectores de Operaciones” como

única guía de los procedimientos de certificación para los inspectores de la Autoridad Aeronáutica y, finalmente, aprobarse el “Procedimiento de emisión y renovación del CESA y de emisión y/o modificación de las especificaciones relativas a las operaciones y documentación relacionada con la operación del explotador.” (PROCEO) para dar cumplimiento a todos aquellos requerimientos legales, técnicos y operativos a los fines de obtener el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, su renovación, enmienda, así como la emisión y modificación de las Especificaciones Relativas a las Operaciones, entre otros procedimientos vinculados con la certificación de explotadores aéreos.

A los fines de abordar, en profundidad, el análisis y los requisitos técnicos, operativos y legales de cada uno de los Anexos remitimos a ellos.

RESOL-2024-412-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	16 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	18 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	18 de octubre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-85848879-APN-ANAC#MEC; Ley N° 17.285; Decretos PEN Nros. 239/2007, 1770/2007 y 606/24 y Resolución ANAC N° 355/2024.
Servicio jurídico interviniente	El perteneciente a la ANAC (IF-2024- 105965133-APN-DGLTYA#ANAC)
Norma en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	-Aprobación de la modificación realizada al “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil” que fuera oportunamente aprobada por el artículo 2º de la Resolución N° 355/2024, el que a partir de la emisión del acto administrativo bajo análisis, ha quedado sustituido por el Anexo IF- 2024-113150922-APN-DGLTYA#ANAC (Cfr. Art. 1º).

Procedimiento General para el Análisis y Otorgamiento de Exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil

Identificación	2024-113150922-APN-DGLTYA#ANAC
Estructura Normativa Interna	1. Objetivo 2. Política 3. Instrucciones 4. Procedimiento 5. Criterios para la realización de evaluación de riesgos —Lista de verificación para la evaluación de una exención —Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones
Objetivo	El presente procedimiento establece la política, instrucciones y el procedimiento establecido por la ANAC, para la tramitación y otorgamiento de exenciones. Nota: El término exenciones comprende también las excepciones, dispensas, desviaciones, prórrogas y toda decisión, cualquiera sea la denominación utilizada por la que se exima del cumplimiento de un requisito particular

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-412-APN-ANAC#MEC de fecha 16 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 18 de octubre de 2024 —fecha a partir de la cual comenzara a regir (Cfr. Art. 2º)— se aprobó la modificación que se realizó respecto del “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil” (Cfr. Art. 1º); el cual fue oportunamente aprobado por medio del artículo 2º de la RESOL-2024-355-APN-ANAC#MEC. De modo que, podemos decir que entonces, por medio del artículo 1º de la Resolución bajo análisis se substituyó un Anexo (IF-2024-105669628-APN-DGLTYA#ANAC) por otro (IF- 2024-113150922-APN-DGLTYA#ANAC).

El fundamento que se esgrimió a los fines de la emisión de la Resolución que se comenta, fue que resultaba necesario modificar el “Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil” con el fin de incorporar una lista de verificación para la evaluación de una solicitud de exención —lo cual ahora efectivamente figura en las páginas Nros. 20 y 21 del IF-2024-113150922-APN-DGLTYA#ANAC— para, de esta manera, dar tratamiento al hallazgo detectado en la auditoría que llevó a cabo la *International Aviation Safety Assessment* (IASA) de la *Federal Aviation Administration* (FAA).

RESOL-2024-427-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	18 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	22 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	Se omite la indicación de la fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX -2024-112647704-APN-ANAC#MEC; Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24 y Resolución ANAC N° 955/2017.
Servicio Jurídico Interviniente	(IF-2024-113777946-APN- DGLTYA#ANAC.)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Dejar sin efecto el Reglamento Interno del CONSEJO ASESOR DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONAV) que fuera aprobado por el artículo 3º de la Resolución ANAC N° 955/2017 (IF-2017-23563607-APN- ANAC#MEC)(Cfr. artículo 1º), y —Aprobar el Anexo “Reglamento Interno del CONSEJO ASESOR DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONVAV)” (IF-2024-2634953- APN-ANAC#MEC)(Cfr. artículo 2º).
Identificación	IF-2024-112634953-APN-ANAC#MEC
Estructura Normativa Interna	—Título I: Del Consejo Asesor —Título II: Del funcionamiento

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-427-APN-ANAC#MEC de fecha 18 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 22 de octubre de 2024, se derogó el Reglamento Interno del CONSEJO ASESOR DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONAV) que fuera oportunamente aprobado por el artículo 3º de la Resolución ANAC N° 955/2017 (IF-2017-23563607-APN-ANAC#MEC) (Art. 1º) y se aprobó el “Reglamento Interno del CONSEJO ASESOR DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONAV)” (IF-2024- 2634953-APN-ANAC#MEC) (Art. 2º).

El fundamento que se esgrimió a los fines de su emisión fue que en virtud de los actuales objetivos de la ANAC, resultaba necesario contar con una estructura más eficaz que permitiese consolidar la institucionalidad basada en la coordinación de esfuerzos para desarrollar normas y políticas concretas para el sector; lo que necesariamente, importaba introducir ciertas modificaciones en procura de afianzar su carácter técnico, de imprimir mayor frecuencia y celeridad a sus informes y redefinir las acciones de la Secretaría de dicho Consejo Asesor.

Uno de los autores de este libro se desempeña como Secretario del Consejo Asesor de Aviación Civil⁸³ con carácter ad-honorem desde hace ya algunos cuantos años

83 | Martín PRATTO CHIARELLA (Cfr. RESOL-2024-467-APN-ANAC#MEC de fecha 28 de octubre de 2024).

RESOL-2024-446-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	22 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	24 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	Se omite la indicación de la fecha de entrada en vigencia
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-68597577-APN-ANAC#MEC; Ley N° 17.285; Decretos Nros. 15.110/1946, 1770/2007 y 606/24; RAAC; Resoluciones ANAC Nros. 603/2012, 754/2016 y 247/24.
Servicio Jurídico Interviniente	IF-2024-115665931-APN-DGLTYA#ANAC
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	—Modificar el contenido del artículo 2º de la Resolución ANAC N° 247/2024 por el siguiente: “Artículo 2º.- Aprobar la conformación de la Comisión para la Prevención de Accidentes (CoPrAI), las funciones y los plazos de actuación que se establecen en los Anexos A (IF-2024- 86521298-APN-ANAC#MEC) y B (IF-2024-115646819-APN-ANAC#MEC)” (Cfr. artículo 1º) y —Modificar el contenido del artículo 3º de la Resolución ANAC N° 247/2024 por el siguiente: “Artículo 3º.- El Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional de la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN (UPYCG) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), será el encargado de convocar y coordinar la actuación de la citada comisión informándole los procedimientos y plazos a seguir, conforme los Anexos aprobados en el Artículo 2º precedente” (Cfr. artículo 2º).

ANEXO B “COMISIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INVESTIGACIÓN” (CoPrAI). Tabla de plazos al punto 3 PROCEDIMIENTO del ANEXO A	
Identificación	IF-2024-115646819-APN-ANAC#MEC
Estructura normativa interna	—Figura 1- Funcionamiento del COPrAI accidentes/incidentes comprendidos en el Anexo 13 —Figura 2 – Funcionamiento del CAPrAI accidentes/incidentes no comprendidos en el Anexo 13

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-446-APN-ANAC#MEC de fecha 22 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 24 de octubre de 2024, se modificaron los artículos 2º y 3º de la Resolución ANAC N° 247/2024, tal como veremos rápidamente, a continuación:

Arts.	RESOL-2024-247-APN-ANAC#MEC	RESOL-2024-446-APN-ANAC#MEC
2º	Apruébese la conformación de la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI); cuyas funciones que se describen en el Anexo IF-2024- 86521298-APN-ANAC#MEC.	Aprobar la conformación de la Comisión para la Prevención de Accidentes (CoPrAI), las funciones y los plazos de actuación que se establecen en los Anexos A (IF-2024- 86521298-APN-ANAC#MEC) y B (IF-2024-115646819-APN- ANAC#MEC).
3º	Asígnese al Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional, dependiente de la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN (UPYCG) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), la coordinación de la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI).	El Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional de la UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN (UPYCG) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), será el encargado de convocar y coordinar la actuación de la citada Comisión informándole los procedimientos y plazos a seguir, conforme los Anexos aprobados en el Artículo 2º precedente” (Art. 2º).

Es decir que, con la emisión de la RESOL-2024-446-APN-ANAC#MEC, se mantiene la vigencia del IF-2024-86521298-APN-ANAC#MEC (denominado “Anexo” en los términos del artículo 2º de la RESOL-2024-247-APN-ANAC#MEC y “Anexo A” en los términos del artículo 2º de la RESOL-2024-446- APN-ANAC#MEC) y, al mismo tiempo, se incluye la identificación de los plazos de actuación que deben

observarse (ANEXO B: IF-2024-115646819-APN-ANAC#MEC) a los fines de dar cumplimiento a las funciones de la CoPrAI; las cuales obran plasmadas en el Anexo A (IF-2024-86521298-APN- ANAC#MEC).

El fundamento que se emitió a los fines de su emisión que fue resultaba necesario modificar la Resolución ANAC N° 247/24 a los fines de la inclusión de un sistema de plazos al que debería ajustarse el objeto de dicha Resolución.

RESOL-2024-457-APN-ANAC#MEC

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	24 de octubre de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	25 de octubre de 2024
Entrada en vigencia	25 de octubre de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-115278992-APN-ANAC#MEC; Leyes Nros. 17.285 y 27.161 y Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24.
Servicio Jurídico Interviniente	(IF-2024-116179739-APN- DGLTYA#ANAC)
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Decretos PEN Nros. 1770/2007 y 606/24
Objeto	—Aprobación del Anexo “FORMULARIO DE RECOPIACIÓN DE DATOS (F0)” (IF-2024-115876216-APN-DNSO#ANAC)(Cfr. artículo 1º); —Aprobación del Anexo “FORMULARIO DE LHD (F4)” (IF-2024-115877858-APN- DNSO#ANAC)(Cfr. artículo 2º); —Aprobación del Anexo “FORMULARIO E DATOS DEL PLAN DE VUELO PARA AUDITORIA RVSM (F5)” (IF-2024- 115879439-APN-DNSO#ANAC)(Cfr. artículo 3º); —Aprobación del Anexo “Procedimiento de Reporte de Información de Operaciones en Espacio Aéreo RVSM” (IF-2024- 116219448-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 4º), y —Aprobación del Anexo “Procedimiento para el Monitoreo y Vigilancia continua de Aeronaves en Operaciones RVSM” (IF- 2024-115913711-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. artículo 5º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-457-APN-ANAC#MEC de fecha 24 de octubre de 2024 y su publicación en el BORA con fecha 25 de octubre de 2024 —fecha a partir de la cual se empezó a regir (Cfr. Art. 6º)— se aprobaron los siguientes Anexos: “FORMULARIO DE RECOPIACIÓN DE DATOS (F0)” (IF-2024-115876216-APN-DNSO#ANAC) (Art. 1º); “FORMULARIO DE LHD (F4)” (IF-2024-115877858-APN-DNSO#ANAC) (Art. 2º); “FORMULARIO E DATOS DEL PLAN DE VUELO PARA AUDITORIA RVSM (F5)” (IF-2024-115879439-APN-DNSO#ANAC) (Art. 3º); “Procedimiento de Reporte de Información de Operaciones en Espacio Aéreo RVSM” (IF-2024-116219448-APN-DNSO#ANAC) (Art. 4º) y “Procedimiento para el Monitoreo y Vigilancia continua de Aeronaves en Operaciones RVSM” (IF-2024-115913711-APN-DNSO#ANAC) (Cfr. Art. 5º).

El fundamento que se esgrimió a los fines de su emisión fue que por medio de la Carta a los Estados LT/11 – SA460 de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, se solicitó a los Estados y Territorios que proporcionaban servicios de Tránsito Aéreo en espacio aéreo de Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM, por sus siglas en inglés) de las Regiones Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) — tal el caso de la argentina a través de la EANA— que dieran amplia difusión al Manual de orientación de puntos de contacto acreditados a la CARSAMMA.

Precisamente, en el décimo primero y segundo considerando de la Resolución aquí comentada, se refirió lo siguiente:

“Que de esta manera siguiendo los lineamientos de unificación de envío de datos, corresponde enviar periódicamente a la CARSAMMA los Formulario 0 (Anual), Formulario 4 (Mensual) y Formulario 5 (Mensual).

Que, incluso, corresponde aprobar un ‘Procedimiento para el Monitoreo y Vigilancia continua de Aeronaves en Operaciones RVSM’ para que eventualmente la Dirección de Operación de Aeronaves de la DIRECCIÓN NACIONAL SEGURIDAD OPERACIONAL de ANAC adopte medidas en caso de incumplimiento a las separaciones mínimas para la revisión de la respectiva aprobación específica RVSM al operador”.

Se pueden visitar los Anexos que componen la Resolución comentada; los que por su extensión, exceden su transcripción integral en el marco de este libro.⁸⁴

84 | CARSAMMA FORMULARIO F4. GRAN DESVIACIÓN DE ALTITUD (IF-2024-115877858-APN-DNSO#ANAC).

Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_formulario_f4.pdf (Fecha de consulta: 7/02/2025); FORMULARIO 5. FORMULARIO DE DATOS DEL PLAN DE VUELO PARA AUDITORÍA RVSM (IF-2024-115879439-PN-DNSO#ANAC);

Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anexo_formulario_f5.pdf (Fecha de consulta: 7/02/2025); PROCEDIMIENTO DE REPORTE DE INFORMACIÓN DE OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO RVSM (IF-2024-116219448-APN-DNSO#ANAC).

Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/aprobar_el_procedimiento_de_reporte_de_informacion_de_operaciones_en_espacio_aereo.pdf (Fecha de consulta: 7/02/2025) y PROCEDIMIENTO PARA EL MONITOREO Y VIGILANCIA CONTINUA DE AERONAVES EN OPERACIONES RVSM (IF-2024-115913711-APN-DNSO#ANAC).

Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/procedimiento_para_el_monitoreo_y_vigilancia_continua_de_aeronaves_en_operaciones_rvsm.pdf (Fecha de consulta: 7/02/2025).

D. 2.

**RESOLUCIÓN
EMITIDA POR
EL MINISTERIO
DE SEGURIDAD**

RESOL-2024-696-APN-MSG

Resumen para el lector	
Resolución	
Fecha de firma	24 de julio de 2024
Fecha de publicación en Boletín Oficial	25 de julio de 2024
Entrada en vigencia	26 de julio de 2024
Antecedentes que motivan la emisión del acto administrativo	EX-2024-67050606-APN-DNCOI#MSG; Ley de Seguridad Aeroportuaria (Ley N° 26.102) y Ley de Presupuestos de Gastos y Recursos de la Administración Nacional (Ley N° 27.701); Decreto PEN N° 742/2021 y Resolución del MINISTERIO DE SEGURIDAD N° 3/2023.
Servicio jurídico interviniente	Los pertenecientes a la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA (IF-2024-72485337-APN-DGAJ#PSA) y al MINISTERIO DE SEGURIDAD (IF-2024-67927073-APN-DGAJ#MSG).
Normas en las que se funda la competencia de la autoridad para la emisión del acto administrativo	Artículo 115 de la Ley N° 27.701 y el Decreto PEN N° 6/23.
	—Eliminación de la aplicación de la Tasa de Seguridad de la Aviación a los pasajeros que embarquen en aeronaves de transporte aéreo no regular, general, privado, afectadas a instrucción y entrenamiento; aeronaves de matrículas públicas nacionales o provinciales como las militares, policiales, aduaneras, aeronaves sanitarias y toda otra modalidad de transporte aéreo que no sea comercial regular (Cfr. artículo 1º); —Sustitución del artículo 2º de la Resolución del MINISTERIO DE SEGURIDAD N° 3/2023 por el que se fija los montos de la Tasa de Seguridad de la Aviación (Cfr. Anexo I: IF-2023- 01003169-APN-PSA#MSG) estableciéndose que quedarán alcanzados por ella los pasajeros que embarquen en vuelos internacionales, regionales y/o de cabotaje de aeropuertos o aeródromos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos de la República Argentina a bordo de aeronaves destinadas al servicio de transporte regular (Cfr. artículo 2º);

- Derogación del inciso d) del artículo 3º y del artículo 5º de la Resolución del Ministerio de Seguridad N° 3/2023 (Cfr. artículos 3º y 4º);
- Sustitución del artículo 6º de la Resolución del N° 3/2023 del Ministerio de Seguridad estableciéndose que, a los fines de dar cumplimiento al procedimiento que fuera aprobado en el artículo 4º de dicha Resolución, en aquellos supuestos en que el valor de la Tasa de Seguridad de la Aviación correspondiente a los vuelos internacionales y a los vuelos regionales sea abonado en pesos, se tomará la cotización al tipo de cambio vendedor al cierre del día anterior al embarque, fijado por el Bando de la Nación Argentina (Cfr. artículo 5º), y
- Se requirió que la ANAC publicara la RESOL-2024-696-APN-MSG en el marco de su competencia (Cfr. artículo 7º).

COMENTARIO

Por medio de la emisión de la RESOL-2024-696-APN-MSG y su publicación en el BORA con fecha 25 de julio de 2024 —fecha a partir de cuyo día siguiente comenzó a regir (Cfr. lo establecido en su artículo 6º)— se dispusieron, centralmente, DOS (2) medidas.

Esto es, por un lado, se eliminó la aplicación de la Tasa de Seguridad de la Aviación a los pasajeros que embarquen en aeronaves de transporte aéreo no regular, general, privado, afectadas a instrucción y entrenamiento; aeronaves de matrículas públicas nacionales o provinciales como las militares, policiales, aduaneras, aeronaves sanitarias y toda otra modalidad de transporte aéreo que no sea comercial regular (Cfr. artículo 1º) y, por el otro, se sustituyó el artículo 2º de la Resolución del MINISTERIO DE SEGURIDAD N° 3/2023 por el que se fija los montos de la Tasa de Seguridad de la Aviación (Cfr. Anexo I: IF-2023-01003169-APN-PSA#MSG) estableciéndose que quedarán alcanzados por ella los pasajeros que embarquen en vuelos internacionales, regionales y/o de cabotaje de aeropuertos o aeródromos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos de la República Argentina a bordo de aeronaves destinadas al servicio de transporte regular (Cfr. artículo 2º).

El argumento que se brindó a los fines de la emisión de la RESOL-2024-696-APN-MSG fue que si bien es cierto que, oportunamente —más precisamente por medio de lo establecido en el artículo 115 de la Ley N° 27.70— se creó la Tasa de Seguridad de la Aviación en virtud de la prestación del servicio público de seguridad de la aviación civil que realiza la Policía de Seguridad Aeroportuaria en los aeropuertos y en los aeródromos

que integran el Sistema Nacional de Aeronaves contra los actos de interferencia ilícita; se consideraba conveniente circunscribir su aplicación tan solo a los pasajeros que embarcasen en aeronaves destinadas al servicio aéreo de transporte regular.

Ello, fundamentalmente a efectos de elaborar normas que resultasen conteste con la profundización de políticas que se vienen desarrollando bajo el mandato del actual presidente de la Nación Argentina de desregulación del mercado interno. Lo cual, para este caso concreto, exigiría reducir toda imposición de cargas y de costos respecto de actividades aeronáuticas económicas y recreativas sobre las que no resultaría motivado ni razonable la imposición de gravamen alguno. Universo que ha sido debidamente proyectado en el artículo 1º de la RESOL-2024-696-APN-MSG.

Finalmente, destacamos que la eliminación de la tasa aquí mencionada había sido oportunamente solicitada por la Cámara de Empresas de Transporte Aéreo No Regular y las nucleadas en la Unión Aeronáutica Argentina y que tuvo respuesta por parte de las autoridades nacionales.

Al respecto, transcribimos el contenido de algún planteo que formulamos entones y que diera origen a la NO-2024-112009669-APN-SSLE#MSG:



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional

AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Nota

Número: NO-2024-112009669-APN-SSLE#MSG

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 14 de Octubre de 2024

Referencia: Respuesta a lo solicitado en el marco de los EX-2023-04829013-APN-DGDYD#JGM y EX-2023- 05053901-APN-DGDYD#JGM

A: Cámara de Empresas de Transporte Aéreo no Regular (info@cetanr.com.ar), Sociedad Argentina de Aviación (sociedadaviacion@gmail.com), Federación Argentina de Aeroclubes (info@fada.org.ar), Horacio Martín Pratto Chiarella (prattoabogados@gmail.com),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

**Sres. Cámara de Empresas de Transporte Aéreo no Regular
Sociedad Argentina de Aviación
y Federación Argentina de Aeroclubes:**

“Tengo el agrado de dirigirme a Uds., en el marco de los expedientes EX-2023-04829013-APN-DGDYD#JGM y EX- 2023-05053901-APN-DGDYD#JGM en los cuales, con el patrocinio del Dr. Horacio Martín Pratto Chiarella (quien también invocara su carácter de apoderado de la Unión Aeronáutica Argentina), se solicitó la “... URGENTE SUSPENSIÓN de los efectos de la Resolución 3/2023 y sus anexos complementarios, por los graves perjuicios de alcance general que la misma le ocasiona a los usuarios, instructores, alumnos y personas que son transportadas de forma gratuita o sin adquirir billete ni pasaje alguno, tensionando peligrosamente el sistema aeronáutico y sobrecargando la actividad de las tripulaciones de vuelo, lo cual perjudica gravemente la seguridad operacional en las operaciones...”.

En este sentido, cumpla en informar que, en atención tanto a los pedidos formulados por esas entidades representativas del sector aeronáutico como de otras presentaciones formuladas en idéntico tenor, este Ministerio entendió procedente hacer lugar al planteo vinculado a la aplicación de la tasa de seguridad de la aviación a los pasajeros que embarquen en aeronaves no destinadas a vuelos comerciales regulares.

Así las cosas, mediante el EX-2024-67050606-APN-DNCOI#MSG tramitó un proyecto de acto administrativo que derivó en el dictado de la Resolución 694/2024 de este Ministerio de Seguridad, publicada en el Boletín Oficial con fecha 25/7/2024, que mediante su artículo 1° eliminó la aplicación de la tasa de seguridad de la aviación a los pasajeros que embarquen en aeronaves de transporte aéreo no regular, general, privado, afectadas a instrucción y entrenamiento, aeronaves de matrículas públicas nacionales o provinciales como las militares, policiales, aduaneras, aeronaves sanitarias y todo otra modalidad de transporte aéreo que no sea comercial regular.

Asimismo, mediante el artículo 2° de la mencionada Resolución, se procedió a la sustitución del artículo 2° de la Resolución N° 3/2023 del Ministerio de Seguridad, aclarándose que “los sujetos alcanzados por la Tasa de Seguridad de la Aviación serán únicamente los pasajeros que embarquen en vuelos internacionales, regionales y/o de cabotaje de aeropuertos o aeródromos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos de la REPÚBLICA ARGENTINA, a bordo de aeronaves destinadas al servicio aéreo de transporte regular”.

En virtud de lo expuesto, cabe concluir que el contenido de la Resolución N.° 694/2024 resuelve favorablemente lo planteado por esas instituciones en las presentación de referencia, deviniendo abstracto todo tratamiento ulterior.

Así las cosas, debe entenderse concluido el trámite administrativo de las actuaciones de referencia.

Sin otro particular saluda atte.

Diego Hernán Goldman Subsecretario Subsecretaría Legal Ministerio de Seguridad”.



E. ATERRIZAJE

COMUNICADO DEL COMANDANTE PREVIO AL ATERRIZAJE

“Tras la intervención de la ANAC, Argentina logró una prórroga y mantiene la Categoría 1 de Seguridad Operacional Aérea

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) recibió esta semana a representantes de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) como parte del Programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA), mediante el cual se analizaron las condiciones del sistema aeronáutico argentino. Durante el proceso, la FAA evaluó y reconoció positivamente los avances técnicos realizados por la ANAC desde el inicio de su intervención en julio de este año, lo que permitió a nuestro país continuar en Categoría 1, otorgándole un nuevo plazo hasta fin de año para presentar las correcciones de las deficiencias heredadas de gestiones anteriores.

La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) destacó el gran avance realizado desde la intervención de la ANAC en la corrección de las observaciones detectadas durante la auditoría que realizó en abril de este año, en la cual el país quedó en riesgo de descender a la Categoría 2 como producto de las pésimas políticas implementadas en gestiones anteriores en materia de aviación civil y que lamentablemente heredó esta gestión.

Sin embargo, desde la intervención, la Argentina solucionó el 92 % de las observaciones señaladas, es decir, de un total de 82 observaciones resolvió 75 y sólo 7 quedaron en proceso de resolución. Es así que, el organismo estadounidense otorgó una prórroga hasta fin de año para corregir el breve saldo de las observaciones conforme plan de acción aprobado.

Este nuevo plazo otorgado por la FAA permitirá a la ANAC continuar trabajando en las acciones iniciadas para el fortalecimiento del sistema aeronáutico argentino con el objetivo de mantener la Categoría 1, máxima calificación de seguridad operacional otorgada por la administración de aviación norteamericana.

Cabe recordar que, en el año 2022, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) había auditado a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que obtuvo sólo un 60.47 % de nivel de cumplimiento efectivo de las normas y procedimientos establecidos por ese organismo internacional, cuando el promedio regional es mucho mayor.

Además, dos de las áreas evaluadas por OACI obtuvieron resultados aún peores: un 41.67 % en “Organización de la Aviación Civil” y un 37,29 % en “Operaciones”, estando esta última asociada al cumplimiento de estándares internacionales en relación con el control, fiscalización y seguimiento de las operaciones de las aeronaves.

Es por esta razón que la Administración Federal de Aviación norteamericana (FAA) pidió también realizar una inspección, que no fue aceptada ni recibida por la gestión anterior, llevándose a cabo finalmente en abril de este año e identificando 82 observaciones a corregir, principalmente en lo referente a aeronavegabilidad, operaciones y licencias.

En este contexto, los avances desde la intervención lograron superar las expectativas de los inspectores internacionales, quienes destacaron la gran labor realizada en tiempo récord, y el liderazgo llevado adelante desde la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía durante el proceso. A su vez, señalaron la necesidad de continuar trabajando para subsanar la totalidad de las observaciones, cumpliendo con los máximos estándares internacionales.

Los resultados obtenidos son producto de una evaluación estrictamente técnica, sin pedidos políticos ni diplomáticos, es decir, son consecuencia del arduo trabajo contrarreloj en el que se le otorgó al tema máxima prioridad. Para ello, se conformó un equipo técnico exclusivamente enfocado a la resolución de las observaciones señaladas, mediante un plan de acciones correctivas, diseñado junto a la asesoría de expertos de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

El plan de trabajo incluyó una serie de acciones correctivas con plazos estipulados para cada uno de los elementos señalados por la autoridad aeronáutica estadounidense, entre las que se destacan el desarrollo y actualización de manuales de procedimientos y la coordinación de capacitaciones para los inspectores de aeronavegabilidad y operaciones.

Asimismo, se realizaron reformas al Código Aeronáutico en materia de seguridad operacional, impulsadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado, que permitieron cumplir todas las observaciones legales requeridas y modernizar la normativa existente, alineándola con los estándares internacionales exigidos tanto por la OACI como por la FAA.

La Categoría 1 que posee Argentina por parte de la FAA permite que los operadores aéreos puedan brindar servicios directos a los Estados Unidos o asociarse al sistema de código compartido con compañías aéreas norteamericanas, impulsando así la integración y la relación entre ambos países.

En solo tres meses, la intervención de la ANAC ha trabajado arduamente para fortalecer los estándares de seguridad internacionales para las operaciones aéreas en el país. Gracias a ello, la autoridad aeronáutica estadounidense reconoció que Argentina avanza en el camino correcto para corregir ciertas deficiencias del pasado, por lo cual se continuará reforzando las acciones iniciadas para mantener la Categoría 1 y así seguir fomentando una cultura de seguridad operacional permanente en el país.”⁸⁵

85 | Tras la intervención de la ANAC, Argentina logró una prórroga y mantiene la Categoría 1 de Seguridad Operacional Aérea. Disponible en Secretaría de Transporte. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/tras-la-intervencion-de-la-anac-argentina-logro-una-prorroga-y-mantiene-la-categoria-1-de> (Fecha de consulta: 25/10/2024).

PRIMERA ESCALA TÉCNICA

Estimado lector, le agradecemos el habernos elegido y confiando en nosotros para realizar este primer vuelo.

Si recuerda, le hemos pedido al inicio del mismo, que mantuviera la calma en todo momento.

Imaginábamos entonces, que llegaríamos bien. Y, efectivamente, así fue; dado que Argentina logró mantener su categoría en materia de aviación civil (VER subtítulo E: COMUNICADO DEL COMANDANTE PREVIO AL ATERRIZAJE). Lo cual, da cuenta que el Gobierno Nacional alcanzó, efectivamente, la meta que entonces visualizó.

Argentina es un país con una historia en la aviación exquisita. Tuvo héroes que han entregado su vida por la patria a bordo de aeronaves. Hemos tenido una industria pujante “modelo” en la región como así también personal técnico y operativo que logró triunfar en el mundo.

La historia política, de naturaleza pendular y cíclica, que caracteriza a nuestro país no se olvidó, —siempre fiel a sí misma— de atravesar la aeronáutica; y, en particular, la aviación civil.

Y es que, las reformas normativas que promovió el actual Gobierno Nacional en nuestra materia a partir de la emisión del DNU-2023-70-APN-PTE suponen, naturalmente, la adopción de determinados valores e intereses políticos, sociales y económicos.

Sin embargo, no fue sino hasta emisión del DECTO-2024-606-APN-PTE, por el que se decretó la intervención de ANAC, que el Gobierno Nacional plasmó, en concreto, el término “auditoría” en el marco de ese discurso político. Un discurso escrito, por supuesto.

Por ello, con posterioridad a la emisión del DECTO-2024-606-APN-PTE, el Gobierno Nacional ya no tuvo reparo en fundar la adopción de decisiones políticas en nuestra materia con sustento en la existencia de motivos estrictamente técnicos, ajenos

al desarrollo de su gestión, consistente en los resultados que arrojaron las dos auditorías a las que hemos hecho mención a lo largo del presente.

De ahí que resulte razonable que los cambios normativos que se suscitaron hasta, por lo menos, los primeros diez días del mes de julio de 2024⁸⁶ hayan generado incertidumbre en el profesional como así también en el académico. Incertidumbre que, con respecto a éste último caso, se tensa aún más cuando se desconoce la dinámica del ejercicio que nos demanda la profesión. Por eso, la necesidad de instarlo —porque así nos han instado a nosotros— a jugar desde el adentro; sea desde lo público o privado. Lo público también importa —y a esto también vale la pena remarcarlo— estar dentro y, más aún, lo comporta, estimado lector, el compromiso ético y técnico que usted asuma en la actividad desde el rol y lugar que le toque, circunstancialmente —porque estamos de paso en esta vida— desempeñar.

Al parecer, el Gobierno Nacional proyecta años de desarrollo, expansión y mejora continua en la aviación. La concibe con perspectiva de futuro susceptible de atender las demandas que resultan propias del siglo XXI ¿Lo logrará?

¿Le parece bien si, de momento, nos damos un tiempo para procesar juntos todo esto?

Permítanos expresarle que anhelamos que haya disfrutado la realización del vuelo “AV-2024”. En breve, esto es: en muy poquito tiempo —porque ya estamos trabajando en el segundo tomo de este libro— lo volveremos a contactar.

¡Hasta entonces!

Cintia CASEROTTO MIRANDA⁸⁷ - Horacio Martín PRATTO CHIARELLA

86 | Recordemos que el DECTO-2024-606-APN-PTE de fecha 11 de julio de 2024 entró en vigencia el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina (Cfr. artículo 6°).

87 | Para ponerse en contacto con la autora puede escribirle a caserottomiranda.cintia@gmail.com o, directamente, marcar al número de celular +5491167569845

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- CASEROTTO MIRANDA, C. Investigación técnica y accidentes aéreos. Criterios para atribución de responsabilidad y ética judicial. Córdoba: Tinta Libre; 2020.
- CASEROTTO MIRANDA, C. Líneas aéreas de bajo costo y páginas web. La importancia del derecho implícito en materia tarifaria. Córdoba: Tinta Libre; 2022.
- CASEROTTO MIRANDA, C. Los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Buenos Aires: La Autora; 2019.
- NINO, C. Derecho, Moral y Política. Buenos Aires: Siglo XXI; 2020.
- VIDELA ESCALADA, F. Derecho Aeronáutico, Tomo I. Buenos Aires: Zavalía; 1969.
- VIDELA ESCALADA, F. Manual de Derecho Aeronáutico. 2º Edición. Buenos Aires: Zavalía; 1996.

CAPÍTULO DE LIBRO

- CASEROTTO MIRANDA, C. Principales problemas jurídicos de las empresas aéreas de bajo costo. En: ESCOBAR SAAVEDRA, M y FOLCHI, M. O. XLII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial. Actas de las jornadas y del XI Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico. Chile: Universidad de Concepción; 2022. 17-34.
- PRATTO CHIARELLA, H. M. El artículo 42 del Código Aeronáutico, un límite legal a la aviación general que urge modificar a la luz de la actual normativa y realidad aeronáutica. En: Aportes para un nuevo Código Aeronáutico. Buenos Aires: UNDEF; 2017. 179-193.
- WINCH, P. Capítulo III: Los estudios sociales como Ciencia. En: Ciencia Social y Filosofía (ps. 65-89). Buenos Aires: Amorrortu Editores; 1971.

ARTÍCULOS DOCTRINARIOS

- ALFONSO, M. L. El Poder de policía en las políticas públicas. *Revista Pensamiento Penal*. 2015. Disponible en: <https://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/42406-poder-policia-politicas-publicas> (Fecha de consulta: 26/11/2024).
- CAPALDO, G. El DNU 70/23 y la ampliación del ámbito de aplicación en razón del espacio del Código Aeronáutico. *CEDAE*. 2024. Disponible en: file:///C:/Users/Nadia/Downloads/EL-DNU-70_2023-y-la-ampliacion-del.-2024.pdf (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- CAPALDO, G. D. La Constitución y el Derecho Aéreo. *Apuntes propedéuticos sobre la cláusula aeronáutica en la Constitución Argentina*. *Revista de la Facultad de Derecho de México*. 2017; 67 (267): 57-94. Disponible en: <https://revistas.unam.mx/index.php/rfdm/article/view/58891> (Fecha de consulta: 20/10/2024).
- CASEROTTO MIRANDA, C. El pasajero ¿es un consumidor? *Revista de Derecho Privado de la Universidad Blas Pascal*. 2020; 6: 24-53. Disponible en: https://issuu.com/ubpascal/docs/ubp_-_revista_derecho_privado_6 (Fecha de consulta: 23/10/2024).
- CASEROTTO MIRANDA, C. La Elaboración de un interesante criterio interpretativo que delimita la aplicación del Derecho Aeronáutico. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial*. 2024; 76. Disponible en: https://latam.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=6001b4f33243ed4a64a764_96f8d35a18&from_section=relacionados (Fecha de consulta: 23/10/2024).
- CASEROTTO MIRANDA, C. Modificaciones Al Código Aeronáutico de la República Argentina: una remisión interpretativa a la formulación de la lógica de los por qué. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial*. 2024; 76. Disponible en: https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=a75da9895bbb938fdb4cf4c7b1_3aac10#:~:text=Modificaciones%20al%20C%C3%B3digo%20Aeron%C3%A1utico%20de%20la%20Rep%C3%BAblica%20Argentina:%20una%20remisi%C3%B3n (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- CASEROTTO MIRANDA, C. Problemática legal de las compañías aéreas de bajo costo a la luz de una teoría de la justicia. *Revista Graduados de Derecho de la Universidad Austral*. 2017; 4. Disponible en: <http://ar.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=07ef1c84508c-01de0e255606e31fe343> (Fecha de consulta: 23/10/2024).
- CASEROTTO MIRANDA, C. Problemática legal de las compañías aéreas de bajo costo. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*. 2018; 41. Disponible en: http://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=6e3b5182dfadbb860f0b54dd2d_d4e25f (Fecha de consulta: 23/10/2024).
- CHIESA, R. El alquiler de Aeronaves. Algunas consideraciones sobre el ACMI a la luz del DNU 70/23. *CEDAE*. 2024. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2024/07/ACMI-bajo-la-normativa-aeronautica-argentina-1.pdf#:~:text=Volviendo%20al%20ACMI>,

- %20el %20nuevo %20Art %C3 %ADculo %2068 %20del %20C %C3 %B3digo %20Aeron %C3 %A1utico (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- COMADIRA J, P. La delegación administrativa. *El Derecho. Diario de Doctrina y Jurisprudencia*. 2017; 14:320. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/625590699/Delegacion-en-el-derecho-administrativo-Comadira> (Fecha de consulta: 26/11/2024).
- DOZO, F. y GIL GOMEZ, V. Modificaciones al Derecho Aeronáutico a través del DNU 70/23. *La Ley – Thomson Reuters*. 2024; LXXXVIII (36), Tomo 2024-A: pp. 1 y 10 a 12.
- FOLCHI, M. O. Reflexiones sobre legislación aeronáutica. *Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial*. 2024; 76. Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=3ed44da3a71bfce022755c3c861d9a9e> (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- GIL GOMEZ, V. El caso fortuito y el transporte aéreo. *La Ley – Thomson Reuters*. 2024; Año LXXXVIII N° 158, Tomo 2024-D: pp. 5 y 6.
- GOMEZ, H. Apostillas a la Reforma del Código Aeronáutico de la República Argentina. CEDAE. 2024. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2024/08/Apostillas-a-la-Reforma-de-2023-al-Codigo-Aeronautico-VERSION--FINAL.pdf> (Fecha de consulta: 18/07/2024).
- FINAL.pdf#:~:text=este %20nuevo %20paradigma %20que %20refleja %20la %20reforma %20al %20C %C3 %B3digo %20Aeron %C3 %A1utico (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- HIDALGO, G (Dir). Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico. *Microjuris*. 2024; 1. Disponible en: https://admin-microjuris.com/revistas/aeronautico/Rev_Derecho_Aeronautico_01.pdf (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- ROA, E. M. DNU 70/23 y el impacto de la política aérea de la República Argentina. *Microjuris*. 2024. MJ-DOC-17574-AR||MJD17574. Disponible en: <https://aldiaargentina.microjuris.com/2024/02/02/doctrina-dnu-70-23-y-el-impacto-en-la-politica-aerea-de-la-republica-argentina/> (Fecha de consulta: 13/10/2024).
- SALAZAR FANDIÑO, M. V. Breve análisis comparativo de las modificaciones al Código Aeronáutico (Ley N°17.285) propuestas por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23. CEDAE. 2023. Disponible en: <file:///C:/Users/Nadia/Downloads/Breve-analisis-comparativo-de-las-modificaciones-al-Codigo-Aeronautico-propuestas-por-el-DNU-70-2023-Zalazar-Fandino.pdf> (Fecha de consulta: 6/10/2024).
- SCHINCA, F. Impacto del DNU 70/23 en la aviación civil. Anteproyecto y aspectos pendientes de su reglamentación. *La Ley – Thomson Reuters*. 2024; Año LXXXVIII N° 59, Tomo 2024-B: pp. 1 a 13.
- WILLIAMS, F. E. y GONZÁLEZ, L. B. Primera aproximación al impacto del DNU 70/23 en la actividad aérea. *El Dial.com*. 2023. Disponible en: https://www.eldial.com/nuevo/nuevo_disenio/V2/ver-archivo-pdf.asp?archivo=DC336B.pdf (Fecha de consulta: 7/10/2024).

CAPÍTULO DE LIBRO

CASEROTTO MIRANDA, C. (2025). De la Política Aeronáutica a la Política de la Aeronáutica Civil. Distinción e Identificación de ambos conceptos y su tratamiento al pasar en oportunidad de abordar otras cuestiones. En TREVISI, R; CASTRO JOZAMI, J; HIDALGO, G; CASEROTTO MIRANDA, C y PRATTO CHIARELLA, H. M. (2025). *Las Reliquias del Dr. Mario O. FOLCHI en el Derecho Aeronáutico* (pp.- 149-180). Astrea.

EN PRENSA

“El Estado de seguridad en vuelo de las aeronaves remotamente tripuladas en brigadas y bases aéreas militares. Instrucciones provisorias para su empleo por personal militar”. Artículo enviado a la Revista UNTREF. Actualmente en prensa.

ARTÍCULOS

CASEROTTO MIRANDA, C. Diálogo entre el derecho aeronáutico y las ciencias económicas. Influencia de modelos económicos en la formulación de textos normativos aplicables a la política aeronáutica civil argentina. Revista Jurídica de Buenos Aires.

CASEROTTO MIRANDA, C. El Estado de seguridad en vuelo de las aeronaves remotamente tripuladas en brigadas y bases aéreas militares. Instrucciones provisorias para su empleo por personal militar. Artículo enviado al Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial. XLVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. 60 Aniversario de la Fundación del Instituto Iberoamericano (Salamanca, 1964) que se celebró en Santa Cruz de Tenerife los días 9 a 12 de octubre de 2024.

CASEROTTO MIRANDA, C. La privatización de Aerolíneas Argentinas S.A Una decisión política del Gobierno Nacional que abre paso a la configuración de momentos de tensión y armonía. Revista Perspectivas Metodológicas.

TEXTOS NORMATIVOS

Decretos y Resoluciones ANAC/Ministerio de Seguridad: Remitimos, en su integralidad, a los actos administrativos que fueran detallados en el índice.

Circular OACI N° 328 AN/190 “Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)”. En OACI. Disponible en: [https://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular %20328_es.pdf](https://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf) (Fecha de consulta: 7/10/2024).

Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En OACI. Disponible en: <https://www.bing.com/search?q=convenio+chicago+1944+OACI+&qsn=&form=QBRE&sp=-1&lq=0&pq=convenio+chicago+1944+oaci+&sc=17-27&sk=&cvid=D9A17F6D76074C83A51B7DBBA112E9E4&ghsh=0&ghacc=0&ghpl=> (Fecha de consulta: 5/04/2024).

FALLOS

Sentencia del Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo N° 42 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (25 de septiembre de 2024). Id SAIJ: NV440031.

Sentencia de la Cámara Civil y Comercial Federal en los autos “CCF 20209/2023/CA1- SI- “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/ Amparo” (abril de 2024).

INFORMES

Iasa Report. En Aeromarket. Disponible en: https://aeromarket.com.ar/wp-content/uploads/2024/07/FAA-Letter-and-IASA-Report-for-Argentina_copia_A.pdf

Informe Final de la Misión de Validación Coordinada de la OACI en la República Argentina (13 - 17 de febrero de 2023). En Aeromarket. Disponible en: <https://aeromarket.com.ar/wp-content/uploads/2023/07/ArgentinaICVMFinalReportFULLES-1.pdf#:~:text=Manual%20sobre%20la%20observaci%C3%B3n%20continua%20del%20Programa%20universal%20de%20auditor>

DICTAMEN

Dictamen de la Procuración del Tesoro de la Nación, Dictamen 208:138, Dictamen 48/2014 - Tomo: 289.

JORNADAS/SEMINARIOS AERONÁUTICOS

DE CARÁCTER Estrictamente Académico

Jornada Código Aeronáutico a partir del DNU 70/23 – Análisis e Impacto en la Actividad. Colegio Público de Abogados de la Capital Federal. Fecha de realización: 26 de septiembre de 2024.

Jornada sobre Transporte Terrestre y Multimodal. Universidad Nacional de Córdoba. Fecha de realización: 16 de octubre de 2024.

Los Derechos de los Usuarios en la Contratación Turística Moderna. Colegio Público de Abogados de San Isidro y Observatorio de Derecho del Turismo (Facultad de Derecho de la UBA). Fecha de realización: 7 de noviembre de 2024.

Seminario de Derecho Aeronáutico. Actualización de Normativa. Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico. Fecha de realización: 27 de noviembre de 2024.

Seminario de Derecho Marítimo, Aeronáutico, Aduanero y Turismo. Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba. Fecha de realización: 31 de octubre y 1 de noviembre de 2024.

Seminario Política Aérea, Actualización Normativa en el Transporte Aéreo y la Aviación Argentina. Colegio Público de Abogados de Quilmes. Fecha de realización: 28 de agosto de 2024.

VI Jornada de Actualidad Aeronáutica. Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial. Fecha de realización: 7 de agosto de 2024.

XLVI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y XV Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico. ALADA. Fecha de realización: 6, 7 y 8 de noviembre de 2024.

DE CARÁCTER Estrictamente Profesional

Alta Aviation Law Americas realizado en el Hotel Hilton (C.ABA) días 18, 19 y 20 de octubre de 2024.

Aviation Day Argentina (IATA) realizado en el Hotel Hilton (C.ABA) el 5 de septiembre de 2024.

PÁGINAS WEB

Aeromarket. Disponible en: <https://aeromarket.com.ar/>

Boletín Oficial de la República Argentina. Disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/>

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Nación Argentina. Disponible en: <https://www.diputados.gov.ar/>

Federación Argentina de Aeroclubes. Disponible en: <https://fada.org.ar/>

Hipertextual. Disponible en: <https://hipertextual.com/>

Organización de Aviación Civil Internacional. Disponible en: <https://www.icao.int/> Portal Oficial del Estado Argentino. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/>

Registro de la Propiedad Inmueble. Disponible en: https://www.dnrpi.jus.gob.ar/tabla_valores/tabla_valores.php

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. Disponible en: <https://srvsop.aero/biblioteca/reglamentos/lar/> (Fecha de consulta: 31/01/2025).

ARTÍCULOS EN DIARIOS

S/a (14 de enero de 2025). Paraguay y Argentina acuerdan “doble vigilancia de seguridad operacional” aeronáutica. Infobae. Disponible en: <https://www.infobae.com/americas/agencias/2025/01/15/paraguay-y-argentina-acuerdan-doble-vigilancia-de-seguridad-operacional-aeronautica/> (fecha de consulta: 2/02/2025).

TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

CASSINI, C. y CASEROTTO MIRANDA, C. Los Derechos de los Pasajeros como Usuarios del Transporte Aéreo. Proyecto UNDEX. Conf. Resolución Rectoral UNDEF N° 313 del 13-NOV-2017 – Expediente UNDEF N° 538/2017).

TESIS

PRATTO CHIARELLA, M. Del Hangar al Código Aeronáutico: La Aviación civil y el transporte aéreo en la República Argentina. Un estudio comparativo legal y económico. ITAérea (Aeronautical Business

Dale
la oportunidad
a un novel



Conocé más sobre esta obra en
www.tintalibre.com.ar
o escaneando el código.



RESEÑAS
FRAGMENTOS
EXTENSAS BIOGRAFIA
SINOPSIS
COMENTARIOS
EBOOK DISPONIBLE

Este libro se terminó de imprimir
en mayo de 2025
Córdoba - Argentina

www.tintalibre.com.ar
info@tintalibre.com.ar
+54 351 3581899

