

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de

LEY

Artículo 1.- Créase el “Régimen de convenios para el desarrollo de las actividades Aero deportivas”, que tendrá por objeto la obtención de recursos económicos necesarios para la conservación y el mantenimiento en condiciones de operatividad, de la infraestructura e instalaciones existentes en los aeródromos públicos provinciales, su mejoramiento y para el fomento aeronáutico en general.

Artículo 2.- A efectos de la presente, autorice al Poder Ejecutivo a establecer acuerdos de explotación agrícola de las tierras libres, fuera de las áreas de movimiento de las aeronaves, con las instituciones Aero deportivas reconocidas que se encuentren funcionando en los aeródromos cuyo dominio sea ejercido por el Estado provincial, las cuales podrán efectuar la explotación por sí, o mediante convenio con terceros.

Artículo 3.- Considérese como instituciones Aero deportivas a los aeroclubes, entendiéndose como tales a toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro, conforme al artículo 234º de la Ley 17285 –Código Aeronáutico Nacional-.

Artículo 4.- Quedarán comprendidas con carácter de instituciones Aero deportivas, las entidades con personería jurídica no estatales de existencia ideal, habilitadas para la práctica y/o enseñanza de pilotaje de aeronaves con motor, de planeadores, paracaidismo, aladeltismo, aeromodelismo, construcción, reparación y/o mantenimiento aeronáutico, y demás actividades conexas; en forma individual o agrupando a varias de ellas.

Artículo 5.- Las instituciones Aero deportivas que se incorporen al presente Régimen, conforme a las normas vigentes en la materia, a las establecidas por esta ley, y a las disposiciones que surjan de su reglamentación, podrán ejercer



la administración y el mantenimiento de los aeródromos provinciales, así como la explotación agrícola de sus áreas libres.

Artículo 6.- Será condición indispensable y determinante del convenio, que las instituciones Aero deportivas destinen exclusivamente las utilidades que le produzca la explotación del campo, a solventar los gastos de mantenimiento del aeródromo, y para otras acciones complementarias que hayan sido expresamente admitidas por las cláusulas del acuerdo. Solo cuando las condiciones económicas lo permitan, podrá realizar otro tipo de erogaciones para lo cual deberán contar siempre con la autorización expresa de la autoridad de aplicación.

Artículo 7.- La explotación o uso de las áreas libres de los aeródromos, se deberá efectuar de tal modo que no afecte la actividad específica de los mismos ni su adecuado mantenimiento, evitando impedir el futuro desarrollo de los planes de obras previstos o previsibles.

Artículo 8.- No podrán efectuarse sembrados o plantaciones en las zonas de prolongación de las pistas, antes de las cabeceras. Se deberá instruir al personal dependiente de las instituciones Aero deportivas o de los terceros que con ella contraten la explotación del campo, a fin de que las actividades de explotación agrícola se realicen sin afectar la operación de las aeronaves en condiciones de seguridad, sin provocar deterioros en la infraestructura, equipamiento e instalaciones del aeródromo.

Artículo 9.- Facúltese al Poder Ejecutivo a elaborar un Convenio Tipo en el que se establecerán las cláusulas y condiciones para la aplicación del presente Régimen, reglamentándose a tal fin el uso y explotación agrícola de las áreas libres de los aeródromos. El plazo de la cesión de las tierras mencionadas no será mayor a cinco (5) años, pudiendo ser renovado por períodos similares a criterio de la autoridad de aplicación.

Artículo 10.- Los convenios referidos podrán contemplar exclusivamente la explotación de las áreas libres o incluir también la tenencia, uso y depósito total o parcial de los aeródromos provinciales.

Artículo 11.- En los casos de registrarse solicitudes por parte de entidades Aero deportivas, para obtener la totalidad de las cesiones mencionadas en el artículo precedente en aeródromos donde estén vigentes convenios para los mismos fines entre la Provincia y la Municipalidad, de acuerdo con el Decreto N° 2.199/77, se resolverá la aplicación de los mecanismos establecidos en la presente ley por común acuerdo entre las partes, o a su finalización en caso que se desestime su continuidad, previo informe de los organismos provinciales competentes.

Artículo 12.- Cuando por aplicación del presente Régimen solo se otorguen derechos de explotación agrícola a las instituciones Aero deportivas, podrá mantenerse el carácter de depositario a la Municipalidad donde se encuentre situado el aeródromo por la continuidad de vigencia de un convenio existente entre la Provincia y el Municipio, que le permita ejercer ese tipo de facultades, o



mediante la incorporación de cláusulas específicas en el nuevo acuerdo a firmar.

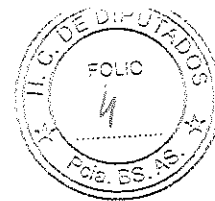
Artículo 13.- Previo a la suscripción de dichos convenios con las entidades Aero deportivas que lo soliciten, el Poder Ejecutivo consultará la opinión de las Municipalidades en que se encuentren ubicados los aeródromos, a efectos de contemplar su colaboración en cuanto a los trabajos de mantenimiento de la infraestructura de los mismos, así como para considerar otras posibles complementaciones o contraprestaciones.

Artículo 14.- Autorice al Poder Ejecutivo a suscribir convenios tripartitos con las Municipalidades y las instituciones Aero deportivas que operen en los aeródromos de su jurisdicción, para los casos citados en el artículo precedente o cuando la superficie libre disponible para explotación agrícola posibiliten la obtención de recursos económicos que excedan lo necesario para la realización de las tareas enunciadas en el artículo 1º de la presente, pudiendo aprovecharse parte de los beneficios para la comunidad del distrito en general.

Artículo 15.- Cuando se encuentren vigentes otros convenios, por los cuales la Provincia o las municipalidades hayan permitido a las mismas instituciones Aero deportivas que soliciten el acogimiento al presente Régimen, el cobro de cánones por la instalación de hangares privados, tasas de aterrizajes, uso del aeródromo y todo otro servicio o concesión; se resolverá la suscripción de un Convenio Único en el cual se incorporarán todos los temas acordados.

Artículo 16.- En los convenios a suscribir por el presente Régimen, las entidades Aero deportivas se comprometerán a:

- a) Mantener habilitado el aeródromo en todo momento, de acuerdo con su categoría.
- b) Cuidar y conservar los bienes que se le confían y destinarlos a fines aeronáuticos.
- c) Atender las erogaciones que deban efectuarse para asegurar el buen estado de conservación y funcionamiento del aeródromo objeto del convenio, mantener las pistas de aterrizaje en perfectas condiciones y permanente balizado.
- d) No modificar la infraestructura de los aeródromos e instalaciones existentes o realizar cualquier tipo de mejoras edilicias, sin autorización expresa de los organismos provinciales competentes.
- e) Facilitar a las aeronaves de la Administración Provincial hangaraje y servicios generales gratuitos, y poner a disposición de la Provincia y de los municipios a su requerimiento, aeronaves y pilotos para casos de emergencias.
- f) Llevar la documentación que requiera el organismo provincial competente.
- g) Destinar el producido de la explotación del aeródromo a la conservación de éste y al fomento aeronáutico.



Artículo 17.- El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas y/o de las normas aeronáuticas vigentes, dará lugar a la caducidad del convenio suscripto.

Artículo 18.- Los convenios podrán ser rescindidos por el Poder Ejecutivo en los siguientes casos:

- a) Cuando la entidad pierda su personería jurídica.
- b) Por incumplimiento de lo reglamentado.
- c) Cuando se dé al aeródromo en general y a las áreas libres en particular, otros destinos que no sean los establecidos.
- d) Cuando las actividades que desarrolle la entidad genere perjuicios a la comunidad.
- e) Cuando lo disponga el Poder Ejecutivo por fundadas razones de interés general.

Artículo 19.- Dispuesta la rescisión, o producidas las causales de caducidad, las instituciones Aero deportivas no podrán reclamar suma alguna por las inversiones realizadas o comprometidas, pasando los cultivos y obras realizadas con las mejoras introducidas, a ser propiedad exclusiva del Estado provincial.

Artículo 20.- Las instituciones Aero deportivas que suscriban los convenios correspondientes al presente Régimen, estarán obligadas a presentar anualmente al organismo provincial competente, la rendición de cuentas de los fondos que perciban y su destino, a efectos de comprobar la aplicación de los mismos a los fines exigidos, y una memoria y balance de la administración del aeródromo, consignando las características de la explotación agrícola de las áreas libres.

Artículo 21.- La autoridad de aplicación y/o el organismo provincial competente en materia aeronáutica podrá intervenir, controlar y supervisar las condiciones de operatividad del aeródromo, a efectos de garantizar la eficiencia de las operaciones y de los servicios de control de áreas del mismo y de protección al vuelo, así como el conjunto de las actividades, y la utilización de sus instalaciones y áreas libres.

Artículo 22.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.


ROCIO S. GIACCONE
Diputada
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.



FUNDAMENTOS

El presente proyecto de ley rescata la iniciativa del Diputado Nivio, Carlos Alberto, correspondiente al Proyecto D-2782/10-11, que tuvo como objetivo la obtención de recursos económicos necesarios para la conservación y el mantenimiento de los aeródromos de la Provincia de Buenos Aires.

En el orden nacional, el principal pilar de la industria aerocomercial argentina es sin duda el Código Aeronáutico Argentino, el cual fue sancionado por Ley N° 17.285 del 17 de mayo de 1967. Este se encuentra vigente actualmente con las modificaciones introducidas por las leyes 19.620, 20509 y 22.390.

Si bien en su momento, el código sancionado en el año 1967, abrió las puertas al ámbito privado para la explotación de los servicios aeronáuticos, la visión corporativa que mantenía la fuerza aérea en épocas de gobiernos defactos, impidió por décadas la desregularización y privatización de los servicios públicos aeronáuticos, debido a la vigencia de conceptos doctrinarios militares y por los montos extras percibidos por la explotación de esta actividad, esto los transformaba en juez y parte en la aeronáutica civil argentina. Es decir, regulando, auditando y prestando servicios públicos a los que a su vez tiene que controlar y regular.

Este manejo fue permanentemente cuestionado, debido a los ejemplos que se daban en gran parte del mundo, donde no había intromisión de las fuerzas militares en una actividad netamente civil, regidas por organismos oficiales no militares. Diversas situaciones, negligencias, faltas de control y equipamiento, llevaron a que el gobierno mediante el decreto N° 1770/07, traspasara la Administración Nacional de Aviación Civil -que hasta ese momento estaba bajo jurisdicción de la Secretaría de Transporte-, al ámbito de la Cartera de Defensa; detallándose ampliamente en dicha norma sus facultades.

En el marco de lo dispuesto por el Decreto N° 1770/07 del Poder Ejecutivo Nacional y lo previsto en el Programa General de Transferencia, recién a partir del día 1 de julio de 2009 se hizo efectivo el traspaso de las responsabilidades, competencias y atribuciones del Comando de Regiones Aéreas dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, a la nueva Autoridad Aeronáutica Argentina, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

La Confederación de Entidades Aerodeportivas (CADEA), entre otras medidas destinadas a hacer frente a la actual coyuntura por la que atraviesan las entidades que la integran, ha propuesto diversas medidas a efectos de mejorar el marco en el que se desenvuelve las instituciones aerodeportivas. Entre ellas se reclama, centralizar el control y fomento de los aeroclubes en una sola dependencia creada con ese fin, en la nueva Administración Nacional de Aviación Civil. También ha solicitado su participación en la elaboración de la futura Ley de Aviación Civil, en el entendimiento de que las escuelas de vuelo



de los aeroclubes representan la esencia de la Aviación Civil y, como tal, sus intereses deben estar considerados y resguardados en dicha norma.

En lo que respecta netamente a los aeródromos, los Art. 25 y 26 del código Aeronáutico, establecen las clasificaciones de aeródromos y aeropuertos, como así también de aeropuertos internacionales. "Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado. La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñar el cargo". (Art. 25).

"Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifique tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales. La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales". (Art. 26).

El Código Aeronáutico, en su artículo 27 establece que todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo. El Decreto N° 92/70 del Poder Ejecutivo Nacional estipuló que la habilitación de los aeródromos quedaría supeditada al cumplimiento previo de las normas que con tal carácter figuran insertas en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, si de las mismas no se hubieran notificado diferencias a la Organización de Aviación Civil Internacional.

En las habilitaciones de todo aeródromo, el artículo 33 establece que estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo.

Los artículos 88 y 90 del Código Aeronáutico, establecen la obligatoriedad de contar con un Jefe como autoridad superior en todo aeródromo público; y de un encargado para los aeródromos privados. El artículo 88 expresa: "En todo aeródromo público habrá un Jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica. De igual forma, el artículo 90 indica que: "En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por este. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la Autoridad Aeronáutica".

En los aeródromos donde no se cuente con servicio de tránsito aéreo, la función de Jefe de Aeródromo, estará a cargo del propietario o quien este



proponga, siendo designado por la Autoridad Aeronáutica. En los aeródromos privados, la autoridad aeronáutica registrara el nombre de los encargados.

El Código Aeronáutico establece que se debe asegurar el mantenimiento de la capacidad operativa del aeródromo, coordinando las actividades que contribuyan a la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, y lograr la utilización eficiente de las instalaciones por parte de los operadores aéreos, entidades gubernamentales alojadas, empresas comerciales y público en general.

De acuerdo con la reglamentación de la Ley provincial 6262, y de acuerdo a lo establecido por el artículo 1º de ésta, se entienden por obras e instalaciones de Infraestructura Aeronáutica, a todo conjunto de instalaciones que aportan a la aeronavegación, una ayuda terrestre.

Aeroclubes

Uno de los hitos en la aeronáutica argentina, fue la fundación del Aero Club Argentino, que generó un gran impulso para esta nueva actividad en el país.

Los aeroclubes constituyen las bases de la aviación civil y, por lo tanto, es un deber inexcusable del Estado su protección. Para las pequeñas poblaciones del país, distantes de los grandes centros urbanos, el poder disponer de una aeronave para transportar un pasajero al menos, puede ser el único recurso para salvar la vida de una persona con problemas de salud. También, fieles a sus principios y compromisos asumidos con la Sociedad y el Estado, prestan numerosos servicios que oportunamente les fueron delegados, entre los cuales se debe destacar la formación de pilotos civiles en sus diversas carreras, que cursan en sus propias instalaciones. Son fuente importantísima de trabajo para técnicos y talleres especializados, con la consecuente generación de actividades comerciales de importancia para proveedores e importadores de insumos y repuestos

En estas Escuelas de Vuelo, los interesados en las actividades aeronáuticas, pueden formarse para obtener las licencias de Piloto Privado, Piloto Comercial de Primera, Piloto Aeroaplicador, o Instructor de Vuelo. También los pilotos ya recibidos pueden capacitarse para ser habilitados para VFR controlado, nocturno, multimotor, etc. Al mantener los aeródromos en condiciones, los clubes aerodeportivos posibilitan la operación de ambulancias aéreas, aeronaves equipadas para la lucha contra incendios, así como sus propios aviones que intervienen en casos de desastre, inundaciones, servicios de relevamiento y vigilancia, cuando le son requeridos.

Tal como surge de un informe de la CADEA, con más de 260 pistas operativas, los aeroclubes conforman la estructura aeroportuaria más importante de la Argentina.

Sin su presencia, salvo algunas escuelas privadas, no habría egresos de pilotos, atentos a que el Estado no forma profesionales en su primera etapa, y tampoco podría formarlos en las actuales circunstancias, ni sostenerlos



entrenados y habilitados durante los lapsos que existen entre los llamados de la actividad para satisfacer sus necesidades.

La formación de profesionales para comandar las aeronaves nacionales que surcan los cielos de nuestro país y el extranjero, son las únicas tareas docentes de importancia estratégica nacional no apoyadas financieramente por el Estado.

Sin los aeroclubes, más de 200 aeródromos desaparecerían, produciendo tal deterioro en la conformación de la red aeronáutica, que tornaría casi nula la actuación de las empresas de trabajo aéreo, la aviación general, de los gobiernos, de las policiales, e incluso de ciertas aerolíneas. La cuna de la aviación en nuestro país ha sido el Aeroclub. De allí la aviación como actividad, dio origen a todos los sectores que componen el espectro aeronáutico nacional: la aviación nacional, la aviación militar, el transporte aéreo, la industria aeronáutica, la infraestructura y otras actividades conexas.

Esta política, a lo largo de más de 80 años, con sucesivas modificaciones de las estructuras de conducción de la política aeronáutica nacional, con el apoyo estatal, y sustentado por una adecuada normativa, logró niveles de desarrollo inimaginables en tan corto lapso. Lamentablemente, no obstante la vigencia de leyes y disposiciones específicas, desde hace casi 20 años el apoyo del Estado no se traduce en medidas económicas, situación que desemboca en la desaparición de este tipo de entidades.

Dada la extensión de nuestro territorio, las carencias existentes en materia de rutas y los limitados servicios de transporte de pasajeros que interconectan las diversas localidades, la operación de aeronaves desde los aeroclubes resulta de gran importancia. Nuestra Provincia en particular, por su vasto territorio, requiere de una aviación civil acorde a sus necesidades y en función de los múltiples servicios a la comunidad que en sus lugares de asentamiento cumplen los aeroclubes, tales como traslado de personas con sus aviones.

Ante la importancia planteada sobre la función significativa que desarrollan los aeroclubes, igualmente fue suprimido el Fondo Permanente para Fomento de la Aviación Civil, motivo por el cual los aeroclubes y clubes de planeadores dejaron de contar con esta trascendental ayuda para su subsistencia.

Los escasos recursos económicos con que cuentan las entidades Aero deportivas, ponen en riesgo tanto el fomento de la aviación en general, como actividades específicas de fundamental importancia, tales como la instrucción y capacitación de pilotos. Se trata de una relación perversa ya que, al disminuir la cantidad de pilotos civiles, se reduce la cantidad de socios de los aeroclubes y, por lo tanto, las posibilidades de financiamiento de los mismos.

Debe tenerse muy en cuenta que las funciones que desempeñan estas instituciones tienen un alto costo. En principio se debe hacer frente a las permanentes labores para mantener las instalaciones y equipamiento de los



aeródromos en condiciones operativas, particularmente sus pistas, tareas que son efectuadas en algunos casos por los municipios -vía convenios como ocurre con los provinciales-, o por cuenta de las entidades cuando éstas ejercen su dominio.

El normal funcionamiento de los Aeroclubes se encuentra en peligro. El estado debe instrumentar herramientas para la sustentación económica de estas entidades, ya sea a través de la creación de fondos de fomento, o de permisos otorgados a los aeroclubes para concesionar la explotación de bienes correspondientes a los aeródromos.

Si bien le ha correspondido tradicionalmente a la Nación brindar un apoyo económico para el desarrollo de la aviación civil, la Provincia no puede desentenderse de una actividad que -como hemos expresado en los presentes fundamentos- resulta trascendental para el presente y el futuro de nuestro país.

La legislación vigente estableció hace ya más de medio siglo el compromiso de la Provincia en función del logro de una red de aeródromos públicos que cubriera todo el territorio bonaerense. Dicha normativa surgió en el marco de políticas nacionales coincidentes con aquellos objetivos a nivel general, las cuales contemplaban diversos mecanismos de apoyo que posibilitaban la continuidad y el incremento de la infraestructura y el equipamiento aeronáutico, así como su mantenimiento y modernización.

Buenos Aires cuenta con 53 aeródromos públicos instalados en inmuebles de dominio provincial en los que oportunamente fueron designadas las respectivas municipalidades como depositarias de los mismos. Los mismos están ubicados en los partidos de: Adolfo Alsina, Ayacucho, Azul, Balcarce, Bolívar, Bragado, Carlos Casares, Colon, Coronel de Marina Leonardo Rosales, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Suarez, Chacabuco, Chivilcoy, Dolores, General Alvarado, General Lamadrid, General Lavalle, General Madariaga, General Pinto, General Viamonte, General Villegas, Hipólito Yrigoyen, Junín, Laprida, Las Flores, Leandro N. Alem, Lincoln, Lobos, Maipú, Mar Chiquita, Mercedes, Monte, Necochea, Nueve de Julio, Olavarria, Patagones, Pehuajo, Pellegrini, Pergamino, Púan, Saavedra, Saladillo, San Antonio de Areco, San Cayetano, San Nicolás, San Pedro, Tandil, Trenque Lauquen, Tres Arroyos, Villa Gesell, Villarino y Zarate.

Debido a que la operatividad de muchos aeródromos de la Provincia puede verse amenazada por los diversos problemas comentados, y a pesar de las limitaciones provinciales; hemos querido aportar mediante el presente proyecto de ley una posible modalidad de obtención de recursos para su mantenimiento


Se trata de otorgar a los aeroclubes la explotación de las tierras libres de los aeródromos en los cuales desarrollan sus actividades, mediante convenios a suscribir entre la Provincia y las entidades Aero deportivas que así lo solicite.

Dada la existencia de otros convenios, en los cuales intervienen los municipios en cuya jurisdicción se encuentran dichas instalaciones, la iniciativa legislativa establece los procedimientos a contemplar ante esas situaciones.



Nuestro país ostenta el orgullo de haber sido pionero de la aviación civil en Latinoamérica y uno de los primeros del mundo en desarrollar rápidamente las actividades aeronáuticas, las cuales ya acumulan aquí una trayectoria que supera el centenar de años, período en el cual se han vivido momentos imborrables.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto, solicitamos a esta honorable cámara apoyar a los aeródromos de nuestra provincia y a los diputados y diputadas a acompañar con su voto afirmativo al presente proyecto.


ROCIO S. GIACCONE
Diputada
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.