



BUENOS AIRES, 12 DE ENERO DE 2023

AL MINISTRO DE SEGURIDAD DE LA NACIÓN

DR. ANIBAL FERNANDEZ:

C/COPIA: AL SR. DIRECTOR NACIONAL DE LA POLICÍA DE SEGURIDAD
AEROPORTUARIA:

LIC. JOSÉ ALEJANDRO GLINSKI

C/COPIA: ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

LIC. PAOLA TAMBURELLI

Asunto: PERCEPCIÓN DE TASA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (LEY 27.701)

CARÁCTER DE URGENTE DESPACHO

Señor Ministro de la Nación:

De nuestra mayor consideración **GUILLERMO DELLA RODOLFA**, titular del DNI 11.427.498 en mi carácter de Presidente de la **CÁMARA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR**, e-mail: info@cetanr.com.ar, con domicilio en San Martín 320, Piso 3, Of. 303, CABA, el Sr. **JOSÉ MARÍA VACA**, en mi carácter de Presidente de la **SOCIEDAD ARGENTINA DE AVIACIÓN**, e-mail: sociedadaviacion@gmail.com y **DANIEL AGUSTÍN SANTOS**, en representación de la **FEDERACIÓN ARGENTINA DE AEROCUBES**, correo electrónico: info@fada.org.ar, todos con el patrocinio letrado del **DR. HORACIO MARTIN PRATTO CHIARELLA**, abogado, inscripto al T° 108 F° 895 C.P.A.C.F., constituyendo domicilio en calle San Martín 320 piso 3 Of. 303 C.A.B.A., quien además actúa en representación de la **UNIÓN AERONÁUTICA ARGENTINA**, correo electrónico: prattoabogados@gmail.com a Ud. respetuosamente nos presentamos y decimos:

I.- OBJETO:



Que venimos por medio del presente y en el carácter invocado, mediante copia de Estatutos y acreditando en legal forma la representación que se invoca, a solicitar la URGENTE intervención del Sr. Ministro de Seguridad de la Nación en virtud de la Resolución 3/2023 y sus anexos complementarios que motivara el Comunicado del día 11 de enero del corriente año por parte de la Policía de Seguridad Aeroportuaria relacionado con la modalidad de implementación y percepción de la tasa de seguridad de la aviación creada por Ley 27.701.

Que en el carácter invocado, y en atención a los múltiples reclamos que se están haciendo llegar por parte de instituciones, federaciones, escuelas de vuelo, aeroclubes y empresas privadas solicitamos 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.

Que en atención que de la propia Resolución (artículo 8vo) surge que ***“la entrada en vigencia de la presente Resolución será a los TRES (3) días de su publicación en el Boletín Oficial y resultará de aplicación para los pasajes emitidos con posterioridad a la misma”*** destacamos que tanto en la aviación no regular como en la aviación general o privada, no se emiten ningún tipo de pasaje, y por tanto la misma no resulta de aplicación a tales actividades.

Que, asimismo, debemos destacar que la propia Ley 27.701 establece en el artículo 115 un alcance delimitado a ***“compañías aéreas y/o quienes tengan a su cargo la venta de los billetes aéreos”*** y tanto las empresas de transporte aéreo no regular como las instituciones educativas como los aeroclubes y las escuelas de vuelo o la aviación general o privada **no emiten ningún tipo billetes en ninguna de sus operaciones, la primera de ellas debido a que no se trata líneas aéreas regulares (artículo 113 del Código Aeronáutico y art. 96 del Convenio de Chicago ratificado por Decreto N° 15110/46) y por tanto no se encuentran sujetas a normativa y regulaciones emitidas con relación a la emisión de billetes o pasajes aéreos.**



Y los segundos tampoco se encuentran alcanzados, es decir, aeroclubes y escuelas de vuelo, en virtud de que su actividad es de instrucción aeronáutica y por tanto no opera con pasajeros en ninguna de sus operaciones, sino con instructores de vuelo y alumnos, encontrándose, por tanto, excluidas de la exigencia del pago del tributo creado como al día de la fecha lo exige la Policía de Seguridad Aeroportuaria en todos los aeropuertos donde ejerce jurisdicción.

Por otro lado, no resulta menor que las demoras y tensiones que se encuentra generando la implementación de la tasa aquí impugnada, coloca en tensión no solo el sistema de seguridad operacional sino a las operaciones de traslados sanitarios y evacuaciones cuya celeridad y premura resultan indispensable para evitar el riesgo de vida de pacientes.

Que en igual sentido las entidades aerodeportivas (aeroclubes) cuya finalidad es la realización de la instrucción aeronáutica mediante el vuelo con motor (artículo 234 del Código Aeronáutico) ya se encuentran exentas del pago de tasas por servicios aeronáuticos conforme el artículo 3 del Decreto 1674/1976 (reglamentario de la Ley 13.041) reconocido expresamente por la Administración Nacional de Aviación Civil.

El referido Decreto establece: *“Art. 2º– Los usuarios de los servicios del artículo precedente deberán abonar las contribuciones establecidas en los artículos siguientes, cada vez que los utilicen, con las excepciones que se detallan a continuación:*

1º) Aeronaves públicas argentinas, incluyendo aeronaves poseedoras transitoriamente del carácter de públicas, mientras dure la afectación;

2º) Aeronaves públicas de otros países, con los que existan convenios de reciprocidad;

3º) Aeronaves afectadas a servicios sanitarios de propiedad de la Nación, provincias o municipalidades;

4º) Aeronaves de propiedad de instituciones aerodeportivas oficialmente reconocidas”.



En este punto debemos hacer una especial mención que el artículo 1 del Decreto 1674/76, modificatoria de la Ley 13.041 aún vigente, ya estable, y de hecho se percibe ese tributo, una tasa por diversos servicios entre ellos la seguridad, detallándolos de la forma siguiente:

“Artículo 1° – Estarán sujetos al pago de tasas los servicios aeronáuticos que:

1°) Aterrizaje: Uso de las instalaciones del aeródromo, aeropuerto, hidroaeródromo o helipuerto por parte de una aeronave en su aproximación, contacto con la superficie, carrera posterior, desplazamiento en las áreas de movimiento hasta el lugar de estacionamiento o amarre, así como el uso de tales instalaciones para su posterior despegue.

2°) Estacionamiento y amarre: Uso de las plataformas y áreas de amarre asignadas a ese fin en los aeródromos, hidroaeródromos y helipuertos.

3°) Protección al vuelo: Uso por las aeronaves de instalaciones y servicios facilitados por el Estado nacional para la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas a saber: Servicio de Tránsito Aéreo, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Radioayudas para la Aeronavegación y Meteorología Aeronáutica, todos los cuales se prestan de acuerdo a las especificaciones, en las condiciones y con las modalidades consignadas en publicaciones oficiales de información aeronáutica y reglamentaciones pertinentes. Las acciones en misión de búsqueda y salvamento no están incluidas a los fines de tarifar este servicio.

4°) Transmisión de mensajes: Uso de la red del Servicio de Telecomunicaciones Aeronáuticas, para la transmisión de mensajes originados por los usuarios y aceptados por el Comando General de la Fuerza Aérea (Comando de Regiones Aéreas) para ser encaminados a los destinos servidos tanto en el orden nacional como en el internacional”.

Más aún, en los fundamentos de la mencionada norma se establece: **“Que constituye una responsabilidad primaria del Estado nacional la prestación de los servicios de seguridad y protección a la aeronavegación en el espacio aéreo de su jurisdicción, así como también el desarrollo de instalaciones aeroportuarias**



adecuadas que posibiliten la integración territorial del país por la utilización del medio aéreo como sistema de transporte”.

Por tanto, y sin necesidad de mayor análisis nos encontramos ante una duplicidad de tasas por igual concepto que requeriría su urgente revisión bajo pena de caer una doble imposición tributaria claramente violatoria de la garantía de la propiedad privada y los principios de reserva y legalidad que rigen en materia tributaria (artículos 17, 18 y 19 de la Constitución Nacional).B

Que, además, y por tratarse de una actividad cuyos estándares de seguridad operacional y de facilitación (Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional) deben extremarse a fin de no colocar en peligro la seguridad de las operaciones por la tensión del sistema al que se lo somete, sin al menos haber realizado de forma previa un análisis de gestión del riesgo que conlleva la implementación de la tasa creada por ley 27.701 de la forma en la que se está llevando a cabo, lo cual claramente violenta el Anexo 9 citado.

Establece el Anexo 9 en su parte pertinente que :“**1.2 Los Estados contratantes adoptarán las medidas necesarias para asegurar que:....**

b) se limite al mínimo todo inconveniente causado por la aplicación de los requisitos administrativos y de control;

c) el intercambio de la información pertinente entre los Estados contratantes, explotadores y aeropuertos se fomente y

promueva en la mayor medida posible; y

d) se alcancen niveles óptimos de seguridad y se cumpla con las leyes”

1

El Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional define seguridad operacional como: **“Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de**

¹ <http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-9.pdf>



aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable".²

Claramente la sobrecarga de un trámite administrativo más de forma previa a la realización del vuelo, con todo lo que ello implica, aumenta la tensión del sistema en virtud de no existir la infraestructura administrativa ni edilicia para llevar adelante dicha tarea de forma que no entorpezca la actividad, más allá de los claros supuestos a los que no referimos en los cuales ni siquiera resulta exigible el tributo pretendido.

La Declaración de Política de Gestión de la Seguridad Operacional (Resolución 857/11) existente a la fecha establece: "La gestión de la seguridad operacional de la aviación civil es una de las principales responsabilidades de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC). La ANAC se compromete a elaborar, implantar, mantener y mejorar constantemente las estrategias y los procesos **necesarios para que todas las actividades de la aviación civil que se encuentran bajo su supervisión puedan lograr el mayor nivel de eficiencia de seguridad operacional posible**, satisfaciendo al mismo tiempo las normas nacionales e internacionales aplicables".

El Estado Nacional se ha comprometido a la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) el cual debe dar cumplimiento con el Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859) de la OACI ya citado.

Con fecha 17 de diciembre de 2010, el Estado Argentino, a través de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) dio inicio a las acciones tendientes al desarrollo y puesta en funcionamiento del "SISTEMA NACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DE LA REPÚBLICA ARGENTINA".

Los organismos participantes del Grupo de Trabajo de Implementación del SSP fueron:

² <https://www.argentina.gob.ar/anac/seguridad-operacional/Documentos>



- la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC),
- el Servicio Meteorológico Nacional (SMN),
- el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA),
- la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC),
- **la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), y**
- Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).³

Es por ello que se debe velar por una armonización normativa y no la sanción de normas ocasiona un impacto negativo en la seguridad operacional de la aviación civil, sino todo el esfuerzo llevado adelante en la implementación de un sistema de seguridad operacional por parte de los operados y de las autoridades será en vano.

Precisamente desde la OACI, y a través de sus auditoría USOAP se vienen detectando múltiples deficiencias en los Estados partes, y en ellas destaca la falta de armonización normativa cuyo impacto directo recae sobre la seguridad operacional ⁴

Vemos por un lado la voluntad de la Administración Nacional de Aviación Civil de avanzar en una armonización normativa conforme estándares requeridos por la Organización de Aviación Civil Internacional, y por el otro, organismos que emiten normas con impacto directo en las operaciones pero sin valorar los riesgos que tales normas ocasionan, hasta que sucede un luctuoso hecho que las convoca.

Claramente la implementación de la percepción de una tasa en la forma en la que se pretende, e incluso a supuestos no contemplados en la ley, no hace más que generar una contingencia en el desarrollo de la actividad, resentir el sistema de seguridad operacional de la aviación no regular y de la general o privada así como de la instrucción aeronáutica que se lleva adelante en escuelas de vuelo y aeroclubes, lo cual claramente violenta lo establecido en el Doc. 9859 “Manual de gestión de la Seguridad Operacional”

³ <https://www.argentina.gob.ar/anac/seguridad-operacional/Documentos>

⁴ http://anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/presentaciones/raac2lar_uca_2015/2-srvsop-lar.pdf



publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que se encuentra disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/anac/seguridad-operacional/Documentos>

La implementación de la Resolución 3/2023 por parte de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (Ex2022-136416508-APN-DDA#PSA), además de no resultar exigible en las actividades arriba mencionadas, se encuentra generando múltiples inconvenientes en todo el territorio nacional y tensiones en los aeropuertos donde ejerce funciones la fuerza de seguridad mencionada, lo que obliga a adoptar una decisión con carácter de muy urgente.

Que lo solicitado en la presente, además del fundamento normativo expuesto, tiene sustento en el artículo 115 in fine de la Ley 27.701, el cual establece: *“El Ministerio de Seguridad de la Nación podrá establecer categorías diferenciadas y supuestos de excepción y dictará las normas reglamentarias pertinentes”*

Que por todo lo expuesto, y las facultades expresas que le confiere el artículo 115 in fine de la Ley 27.701, solicitamos al Sr. Ministro de Seguridad de la Nación la URGENTE SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS de la RESOL-2023-3-APN-MSG, sus anexos complementarios vinculados al transporte aéreo no regular y la aviación no comercial y de toda otra norma complementaria, peticionando, además, que por su intermedio se ordene a la Policía de Seguridad Aeroportuaria que se abstenga de exigir el pago del tributo aquí cuestionado en todo el territorio nacional.

Por último, solicitamos con carácter de urgente se nos convoque a una reunión presencial en vuestro público despacho a los fines de analizar las alternativas disponibles a la situación descrita en el presente, encontrándose disponibles a tal efecto las casillas de correo electrónico que lucen en el encabezado del presente.

II. INTRODUCIMOS CUESTIÓN FEDERAL:

Se introduce y formula expresa cuestión federal suficiente y planteo del Caso Federal para el supuesto improbable de que las instancias ordinarias no acogieran la presente petición, conforme a las prescripciones del artículo 14 de la Ley 48, a fin de



articular oportunamente el recurso extraordinario ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, por violación de los preceptos constitucionales individualizados en esta presentación. Invocándose la doctrina de la gravedad institucional, creada por la CSJN para ampliar su competencia en casos extremos y superar límites formales para la procedencia del recurso de estilo.

Saludamos a Ud. muy atte.

Guillermo Della Rodolfa
Presidente
Cámara de Empresas de
Transporte No Regular

Cmte. José María Vaca
Presidente
Sociedad Argentina de Aviación

IV Daniel Santos
Presidente
Federación Argentina de Aeroclubes

Dr. Horacio Martín Pratto Chiarella
Abogado
T° 108 F° 895 C.P.A.C.F.
Unión Aeronáutica Argentina