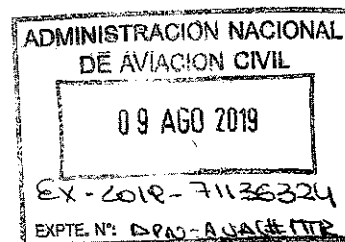


Buenos Aires, 9 de agosto de 2019

Al Señor Administrador Nacional de Aviación Civil

Dr. Tomas Insausti

S / D



Genaro Nicolás Trucco, en mi carácter de Secretario Adjunto, de la "Unión de Aviadores de Líneas Aéreas" (UALA), por la representación que seguidamente invoco y acredito, constituyendo domicilio legal, en la calle Aristóbulo del Valle 1458, Vicente López, provincia de Buenos Aires, nos presentamos y decimos:

I.- **PERSONERÍA:**

Tal como se desprende de numerosas presentaciones realizadas ante la ANAC y de las constancias aportadas oportunamente, soy el Secretario General de la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas (UALA).

La "Unión de Aviadores de Líneas Aéreas" es la entidad sindical representativa de que se desempeñen como piloto de aeronave o como personal jerarquizado en Austral Líneas Aéreas (Cielos del sur S.A.) conforme su Personería Gremial N° 447. Entre su fines estatutarios se cuentan los de: "a) Operar como la entidad representativa de los pilotos por ella agrupados para promover los intereses gremiales y profesionales y la defensa de los derechos individuales y colectivos de los miembros que la integran, en el marco del respeto mutuo y de los derechos constitucionales; b) Promover la concreción de toda clase de iniciativas y normas que resguarden la seguridad

del transporte aéreo y propendan a la mayor eficiencia de los servicios; c) Ejercer el derecho de peticionar y/o representar a sus miembros ante las autoridades nacionales, provinciales y municipales, así como ante sectores empresarios, conforme el espíritu y letra de la legislación laboral; realizar acuerdos y convenciones colectivas de trabajo y acciones ante los organismos encargados de aplicar la legislación laboral; d) Propugnar la implementación de justas condiciones de trabajo, ejercicio profesional y remuneración para sus representados, ejecutando todas las acciones conducentes a tales fines; e) Integrar comisiones permanentes y/o especiales destinadas al estudio de todos los problemas que afectan en sus proyecciones educacionales, científicas, técnicas, etc., dictándose cursos de capacitación para el logro de dichos objetivos; f) Colaborar con el Estado, como órgano técnico y consultivo, en el estudio y solución de los problemas concernientes a su profesión y a la actividad aerocomercial, colaboración extensiva a las Empresas que así lo soliciten; g) Intensificar por todos los medios a su alcance el mantenimiento, desarrollo y perfeccionamiento de la aviación comercial y civil en la República Argentina, difundiendo noticias de interés a sus afiliados y/o personas o entidades que la soliciten, recurriendo a fuentes de información específicamente propias así como a publicaciones nacionales e internacionales relacionadas con nuestra actividad...”.

## **II. - OBJETO:**

En el carácter invocado en tiempo y forma venimos a interponer recurso de reconsideración y de apelación en subsidio, en los términos de la Ley 19.549 y Dec. 1759/72 (T.O.1991), contra el Memorando de Acuerdo de Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas de Chile y Argentina para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional Relativos a los Contratos de Interchange, por las razones de hecho y de derecho que ha continuación se enuncian:

## **III. - HECHOS:**

Que habiendo solicitado vista de las actuaciones y todos sus antecedentes, obtuvimos copia electrónica de la totalidad del expediente EX2019-68957871-APN-ANAC#MTR, donde advertimos que la Autoridad Aeronáutica, una vez más, no solo no tuvo en cuenta los preceptos del Ley 19.549, Decreto 894/2017 sino que desconoce la normativa vigente en la materia.

En primer lugar, resulta necesario referirse al cuestiones de índole administrativo, donde no podemos dejar de mencionar que en la tramitación del expediente no se tuvieron en cuenta los preceptos del Decreto 894/2017 texto ordenado del Decreto 1759/1972 ya que fácilmente se advierte que la caratula del mismo tiene fecha 1 de agosto de 2019, cuando el Memo fue suscripto con fecha 11 de julio y nuestra solicitud de vista es del día 16 de julio, es decir que hasta podría presuponerse que recién ante nuestra solicitud “armo” un expediente, con las implicancias legales que ello trae aparejado, lo que a todas luces constituye una grave irregularidad por parte de la administración.

Respeto del expediente, se advierte una Minuta en la que se indicó como fecha el 28 de junio de 2019 (IF 2019-68940207-APN-DNSO#ANAC), versa sobre una reunión entre Federico Giannini, Tomas Insausti, Rodolfo Giromini y Ángel Esnagola, en la que como Observaciones/Comentarios indicaron: “Se revisaron los términos del proyecto de Memorando de doble Vigilancia con Chile, teniendo en especial consideración aquellas cláusulas relativas a la nacionalidad de las tripulaciones de vuelo, obligaciones de mantenimiento y fiscalización de aeronaves.....”.

Debemos advertir entonces en primer lugar quien son los que formaron parte de la reunión, de los sellos se desprende que el Sr. Giromini es Director de Licencias al Personal y no existe sello para el Sr. Esnagola, sin embargo del organigrama vigente para ANAC y publicado en la propia Web de ANAC, la dirección de licencias al personal está vacante y no se advierte en todo el organigrama al Sr. Esnagola, por cuanto se desconoce en calidad de que asistieron a la mencionada reunión.

Del mismo modo debemos hacer notar que es extraño que pese a que el Memorando bajo estudio nada dice de la nacionalidad de las tripulaciones de vuelo y si se refiera concretamente a cuestiones de aeronavegabilidad nadie de esa Dirección haya formado parte de dicha reunión.

Continuando con el expediente, se advierten 2 email entre ANAC y la DGAC, el primero de ellos de fecha 5 de julio de 2019 donde Chile expresa que cambio la fecha según instrucciones y en la segunda hoja puede verse que estaba acompañado por un adjunto que llevaba por nombre "ACUERDO AR-CL SEGUNDA VUELA V2.0 (comentarios LATAM + ANAC) (3) con soporte SDTO (1) (1).docx", pero tal adjunto no se encuentra en el expediente. Lo llamativo de esto es que en oportunidad de mantener una reunión sobre este tema en el Ministerio de Transporte se nos expresó que el acuerdo no era específico para LATAM ni realizado para la empresa, y sin embargo vemos ahora que antes de la firma del mismo se le dio intervención a la empresa e incluso ésta emitió comentarios que se desconocen.

Del mismo modo, el segundo email que aparece es del día 11 de julio, donde la DGAC remite el convenio última versión y en el mismo también figura el adjunto, que reiteramos no está incorporado al expediente bajo el mismo nombre "ACUERDO AR-CL SEGUNDA VUELA V2.0 (comentarios LATAM + ANAC) (3) con soporte SDTO (1) (1).docx". Es decir que aun cuando la solicitud de vista se requirió de todos los antecedentes no se nos permite ver cuáles son los comentarios por parte de la empresa que resultará beneficiaria del acuerdo.

Luego de ello, aparece con fecha 18 de julio el NO-2019-65243664-APN-ANAC#MTR donde el Administrador expresa: *"Tengo el agrado de dirigirme a Usted a efectos de enviarle como archivos embebidos a la presente el proyecto de Memorando de Acuerdo entre la REPUBLICA ARGENTINA y la REPUBLICA DE CHILE bajo los números IF-2019-65196868-APN-ANAC#MTR y el IF- 2019-65196844-APN-ANAC#MTR, a los fines que estime corresponder en el ámbito de su competencia"*. Es decir que aun cuando

es el mismo Administrador quien firmó el acuerdo con fecha 11 de julio unos días después se refiere al mismo como si fuese un mero Proyecto, lo que no hace más que denotar lo irregular de este expediente.

Seguidamente con fecha 5 de agosto, a instancia de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional se incorporó el IF-2019-69549162-APN-DNSO#MTR, que no es más que la Resolución A20-7 de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), por medio de la cual se adoptó como directriz de procedimiento, el Modelo de Memorando que la acompaña.

Sobre este punto, en primer lugar, es de destacar que no existe en el expediente análisis o valoración alguna sobre la mencionada Resolución de CLAC, simplemente una liviana referencia a que el firmado responde en sus lineamientos generales, ello cuando a simple vista existen numerosas diferencias entre ese modelo y el suscripto entre Argentina y Chile donde surge a las claras que sería más un acuerdo de vigilancia por parte de Chile que un acuerdo de vigilancia mutua.

Antes de expresarnos sobre esas diferencias es necesario advertir que aun cuando de la nada surge en el expediente esta Resolución CLAC, quien la agregó olvido referirse a la Res A16-19 Orientación sobre la aplicación del Art. 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los Acuerdos de Arrendamiento, Fletamento e Intercambio de Aeronaves en la Región, que claramente indica en su parte resolutive: " Instar a los Estados de la Región para que revisen su legislación interna con el propósito de que se realicen los ajustes que permitan la correcta aplicación del Artículo 83 bis para lo cual deberán impartirse cursos que permitan la correcta aplicación del mismo". Y tal omisión encontraría sentido en que ANAC Argentina, no reviso su legislación ni realizó los ajustes que permitan una operación bajo un intercambio de aeronaves.

Nos referiremos ahora concretamente a las diferencias entre el modelo de la Resolución A20-07 y el Memorando suscrito, podemos

afirmar en primer lugar que las mismas son sustanciales, y desvirtúan la doble vigilancia por una vigilancia absoluta por parte de la DGAC de Chile y una especie de gestoría o contralor simplemente documental por parte de ANAC Argentina.

A efectos de realizar el análisis, y para simplificar la comprensión nos referiremos al hacer un paralelismo al Memo (Memorando ya suscripto) y a la Res (Modelo de la Resolución CLAC A20-07), tomando como base siempre el Memorando ya firmado.

En ese orden, es de mencionar que el Considerando 2 del Memo es en la Res, el número 3 pero modificado, concretamente no existe la reciprocidad expresada en el texto de la Res como “de un Estado en espacio aéreo del otro y viceversa”. Diferencia no menor ya que el principio de reciprocidad es fundamental del derecho internacional, aplacible a este tipo de acuerdos.

Especial gravedad reviste el 5to considerando del Memo, que es el 4 en la Res, como discrepancia advertimos que en el Memo se obvió indicar “(para uno o varios vuelos, pero sin exceder de ---- días)”, es decir que el firmado carece de esa limitación en días. Pero la mayor gravedad está en definir el intercambio de aeronaves, cuando el mismo no existe en nuestro ordenamiento jurídico interno, y peor aún resulta que la definición acordada ni siquiera se condice con la contenida en el Proyecto de Código Aeronáutico de la propia ANAC.

Continuando con el siguiente considerando, es decir el 6, no existe en la Res, y expresa: “que operadores de Argentina han manifestado su interés de acceder a aeronaves mediante contratos más ventajosos “. Sin embargo en todo el expediente no existe mención a ese requerimiento por parte de operadores argentinos.

El último considerado, el 7mo, es en la Res el 6 y una vez más esta modificado, en el suscripto se omitió la parte que dice “ después de

revisar la aplicabilidad y convenir las actualizaciones pertinentes” , lo que hace presuponer que ANAC no verifico que efectivamente este tipo de Acuerdo sea aplicable en nuestro país, o peor aún, no lo puso simplemente por saber que su aplicación no es posible en nuestro país, al menos hasta tanto se modifique la normativa.

Respecto del título II ALCANCE DEL ACUERDO, vemos ya en el primer párrafo una diferencia, nuevamente sustancial, la Res expresamente se refiere a “ en forma reciproca”, término no contemplado en el Memo y que denota una vez más que estamos ante un acuerdo que de doble, no tiene nada.

Reviste mayor gravedad aun la diferencia en el segundo párrafo de este título, la Res expresamente indica “en servicios internacionales de transporte aéreo” y el Memo solo refiere a servicios de transporte, lo que lleva a interpretar que la intención de quien sea el operador solicitante, con anuencia de ANAC, es no sólo utilizar este tipo de operatoria para vuelos internacionales sino también internos. Algo a que todas luces nos resulta inadmisibile.

Otra gran diferencia radica en que en el Memo no existe el párrafo 4 de la Res que expresamente se refiere a las responsabilidades el Estado del Explotador, en este caso de Argentina, con lo cual una vez más queda de manifiesto que este acuerdo no es doble.

Asimismo, resulta inadmisibile que se haya obviado poner en el Memo el título PROCEDIMIENTO GENERAL, ya que el mismo indicaba la necesidad de registración de los contratos de intercambio de aeronaves en los registros, y la necesidad de inclusión de las aeronaves involucradas como así también los aeropuertos de intercambio.

Bajo el título 3 se encuentran las RESPONSABILIDADES, y en las mismas la diferencia es que todas las que implican reciprocidad en el Memo no han sido consignadas.

Respecto de la COORDINACION, resulta por demás llamativo que la gran diferencia sea que el Memo dice "se podrán celebrar reuniones técnicas" escrito en potencial cuando la Res expresamente dice "Se celebrarán reuniones" de modo imperativo.

Numerado como V esta CONSULTA Y EMNIENDAS, y acá si bien no hay diferencias llama la atención que el Memo tenga referencia a sus adjuntos o anexos, cuando una de las discrepancias con la Res es que la misma consta de 2 adjuntos, el primero lleva por título AERONAVES OBJETO DEL PRESENTE MEMORANDO, donde se encuentra el detalle de las aeronaves, tipo, matricula, número de serie, contrato de utilización, vigente hasta y nombre del operador primario; el segundo CUADRO DE REFERENCIA SOBRE RESPONSABILIDADES DE LOS ESTADOS, y el Memo firmado no contiene adjuntos.

Por último, respecto REGISTRO, confrontándolo con la Res, el Memo no contempla la necesidad de Registro del Acuerdo ante la Organización Internacional de Aviación Civil, según lo dispuesto por el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, lo podría implicar un incumplimiento del Estado Argentino a las normas de OACI.

Avanzando en el expediente se advierte la PV-2019-69550298-APN-DNSO#ANAC de fecha 5 de agosto donde el Sr. Giannini se dirige a la Dirección de Asuntos Jurídicos habiendo una especie de reseña del expediente solicitando la intervención en el área de su competencia, en dicha reseña es capaz de expresar como si fuera cierto que *" la proximidad geográfica de sendos países y la orografía del límite internacional que lo separan determinan que el establecimientos de acuerdos de cooperación redunden en beneficio del desarrollo de operaciones aéreas de ambas naciones "*.

Indica además que *"a mediados del mes de junio se iniciaron las tratativas tendientes a la suscripción de un Memorando para la doble*



*vigilancia* "; ello cuando no existe ninguna constancia en el expediente de que esto haya sido así, del mismo modo y bastante más importante es la carencia de motivación para su suscripción. Tan incierta es la fecha del inicio de "las tratativas", que refiere que "(v. Minuta del 18/06/19 que lucen en #2)", cuando la fecha inserta en la misma es el 28 de junio, lo que equivaldría a decir fines del mes de junio. Refiere además "*grupos de trabajo constituidos a tal fin*" de los que nuevamente no existe mención en todo el expediente.

Especifica seguidamente que por razones de agenda del Director General de Aviación Civil y del Administrador, las tratativas de llevaron a cabo por medios electrónicos, sin embargo como ya se ha especificado solo existen en el expediente 2 correos electrónicos entre la DGAC y la ANAC, que pese a mencionar adjuntos no han sido incorporados al expediente, y de los mismo no se advierte ninguna tratativa sino que simplemente expresan que se modificó la fecha tal como se solicitará y que se adjuntaba la versión final.

Continúa indicando "*Con relación al texto del Memorando en cuestión, cabe poner de resalto que el mismo responde, en sus lineamientos generales, al modelo aprobado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) mediante Resolución A20-07*", cuando como ya mencionamos las diferencias entre los mismo son sustanciales.

Lo más llamativo de esta intervención suscripta por Sr. Osvaldo Giannini es que tiene fecha del 5 de agosto pasado, cuando sabemos que para el 5 de agosto Giannini ni siquiera se encontraba en el país. Lo que una vez más hace presuponer que nos encontramos analizando un expediente específicamente armado a raíz de nuestra solicitud de vista.

Mención aparte merece el Dictamen Jurídico suscripto por el Dr. Pablo Fusaro, quien luego de realizar una mención de los antecedentes, incluyendo como era de esperar- y por ser lo único que consta en el expediente- solamente aquellos por nosotros mencionados, al momento de analizar el Memorando de Entendimiento con las cláusulas de estilo refiere a su abstención a expresarse respecto de la oportunidad, mérito y conveniencia y se

abstiene de expresarse respecto del contenido técnico y/o económico de las actuaciones .

Sobre este último punto es de resaltar que, quien suscribió el dictamen indico *“los informes técnicos merecen plena fe, siempre que sean suficientemente serios, precisos y razonables, y no adolezcan de arbitrariedad aparente”*. Y tal como venimos expresando no se advierte en el expediente la motivación o necesidad de suscripción de un memorando, de donde cabe preguntarse entonces si no debió haber sido visto esto por el servicio jurídico, concretamente por adolecer de arbitrariedad manifiesta.

Ello así toda vez que arbitrariedad es definido por la Real Academia Española como *“Cualidad o condición de arbitrario”* y Arbitrario como *“ Sujeto a la libre voluntad o al capricho antes que a la ley o la razón”* y la carencia en el expediente de motivación denotaría esa libre voluntad o capricho.

Continúa el Dictamen indicando que solo se referirá a la Competencia del Administrador Nacional para la suscripción del Memorando y a la legalidad del mismo.

Respecto de la primera cuestión, solo refiere que el artículo 2 del Decreto 1770, es el que le atribuye la competencia. Pero si vemos el mencionado artículo nada dice al respecto, porque de hecho se refiere a la Administración y no al Administrador.

“ Art. 2º — La ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL creada por el Decreto Nº 239 de fecha 15 de marzo de 2007, tendrá las siguientes funciones y facultades:

1. Realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, Convenios y Acuerdos Internacionales, Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales.
2. Ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, los servicios de navegación aérea, las habilitaciones y licencias conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos, los aeroclubes e instituciones aerodeportivas que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la REPUBLICA ARGENTINA.
3. Intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia, propiciando su revisión y actualización periódica de los reglamentos y procedimientos.

4. Desarrollar un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos, que regulen el desarrollo y/o el fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y general.
5. Elaborar y aprobar la planificación a corto, mediano y largo plazo de la Aviación Civil en materia de servicios aeroportuarios y de seguridad aérea, de servicios de seguridad y fomento a la aviación, de regulación aeronáutica, de controles, certificaciones y fiscalizaciones que establezca la normativa vigente, así como también las actividades de gestión interna.
6. Implementar programas y proyectos de diseño relacionados con la construcción y el adecuado mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria nacional.
7. Intervenir en el otorgamiento, resolución y rescisión de concesiones y autorizaciones de servicios de transporte aerocomercial, servicios de aeropuertos y de navegación aérea.
8. Ejercer la supervisión de las entidades de instrucción aeronáutica existentes y las que se creen en el futuro, del CENTRO DE INSTRUCCION, PERFECCIONAMIENTO Y EXPERIMENTACION (CIPE) y el INSTITUTO NACIONAL DE AVIACION CIVIL (INAC) para la formación, perfeccionamiento, y capacitación de profesionales, técnicos y especialistas en las disciplinas aeronáuticas y el otorgamiento de los títulos respectivos acordes a la legislación aplicable.
9. Estimular la aeronavegación, dentro de un marco compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y de protección del medio ambiente, de los usuarios y consumidores de los servicios aeronáuticos, adoptando las medidas de control necesarias para optimizar la seguridad de los vuelos y aplicando las sanciones correspondientes.
10. Disponer la habilitación, fiscalización y registro de licencias y certificaciones del personal de servicios aeronáuticos, de material aeronáutico, de aeronaves, aeroclubes e instituciones aerodeportivas, operaciones de aeronaves, de aeródromos e infraestructura aeronáutica.
11. Administrar y coordinar las acciones y actividades vinculadas con la regulación normativa, la información aeronáutica, la búsqueda y salvamento, el tránsito aéreo y las comunicaciones, los planes y controles de vuelo, los estudios geográficos y la explotación de los servicios aeronáuticos.
12. Mantener el registro del material aeronáutico y aeronaves, según la normativa legal correspondiente, así como también asesorar sobre tipos y características del material aeronáutico que incorporen las reparticiones públicas nacionales o provinciales.
13. Promover y apoyar las actividades industriales, de investigación y desarrollo de sistemas para el espacio aéreo, las ciencias y técnicas de aplicación a la aeronáutica civil, coordinando a tal efecto su acción con las autoridades o instituciones educativas correspondientes.
14. Proteger los derechos de los usuarios y consumidores de los servicios de transporte aerocomercial.
15. Representar al Estado Nacional ante los organismos internacionales que tengan por cometido el estudio, desarrollo, coordinación y/o apoyo de las actividades aeronáuticas.
16. Recaudar y administrar las tasas por servicios de tránsito aéreo y aplicar multas por faltas al Código Aeronáutico y a las normas vigentes sobre faltas e infracciones, quedando sujeta al control de los organismos competentes del Gobierno Nacional. Dichos recursos serán asignados inicialmente al presupuesto de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) para financiar su funcionamiento.
17. Asumir las responsabilidades para la REPUBLICA ARGENTINA derivadas del CONVENIO sobre AVIACION CIVIL INTERNACIONAL de fecha 7 de diciembre de 1944, ratificado por Ley N° 13.891."
18. Propiciar el sistema de selección para la cobertura de los cargos de primer nivel operativo e inferiores para su aprobación por parte del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS."

Respecto de la Legalidad del Memorando, comienza indicando que: *"En cuanto al fondo de la cuestión, no quedan dudas en este servicio que la suscripción del acuerdo, actualiza eficazmente el cumplimiento de los deberes a cargo de los Estados en materia de cooperación internacional para la vigilancia efectiva de la seguridad operacional, habida cuenta de la*

*diversa carga que poseen los Estados de Matrícula y de Explotación de las aeronaves en es esta materia.....*". Sin que pueda llegar a entenderse, porque no se indica, cómo es posible asegurar que actualice eficazmente el cumplimiento de los deberes a cargo de los Estados, ya que nada en el expediente se refiere a ello, de donde parecería más una apreciación de índole personal que jurídica.

Le sigue la siguiente afirmación: *"Es evidente por otra parte que con dicho memorando se concretan acciones que fomentan, facilitan y simplifican las operaciones de aeronaves, empresas y el desempeño de personal aeronáutico, con miras a desarrollar la actividad y relaciones aeronáuticas entre ambos países....."*. Otra afirmación que no encuentra sustento legal, ni en el expediente, pero que resulta muy similar a los considerados del Memorando aquí cuestionado.

Una de las más llamativas afirmaciones del dictamen es la que indica: *"Ello, desde que el Estado de matrícula está obligado internacionalmente, en lo que a este dictamen respecta, a determinar que la aeronavegabilidad de la aeronave satisface las normas mínimas establecidas; expedir o convalidar el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave; asegurarse de que la aeronavegabilidad de la aeronave se mantiene, independientemente de donde se utilice en el mundo; comprobar que el personal que hace la labor de mantenimiento de la aeronave tiene la experiencia, conocimiento y aptitud mínimos; expedir o convalidar los certificados del personal de mantenimiento; comprobar que la tripulación que vuela la aeronave reúne los requisitos mínimos de experiencia, conocimiento y aptitud para volar la aeronave con seguridad; expedir o convalidar las licencias o habilitaciones, según corresponda, de la tripulación de vuelo; verificar que la aeronave y el personal vinculado a la explotación de la misma satisfacen todavía las condiciones que se exigían para expedir los certificados y licencias iniciales y tomar medidas oportunas y apropiadas para corregir todas las deficiencias que se encuentren respecto al mantenimiento de la aeronave y a la utilización de la misma por parte de las tripulaciones de vuelo."* Y con tal afirmación no hace más que reconocer que el Memorando firmado no es de doble vigilancia, sino que se

corresponde simplemente a las responsabilidades que le caben al Estado de Matrícula.

Continúa afirmando que: “Con relación al negocio contractual que se contempla como supuesto para la cooperación, vale destacar que el intercambio de aeronaves es utilizado por los operadores como una forma de mejorar la eficiencia y poder lograr una mejor utilización de las aeronaves o compensar la falta temporal de disponibilidad de su flota. Tales arreglos permiten a diferentes operadores usar las mismas aeronaves para sus respectivos vuelos. En consecuencia y habida cuenta, asimismo, de la libertad de formas que impera por regla en materia contractual, no se advierte que tal gama de convenios pudiese contener disposiciones confrontadas con el orden público interno del Estado Argentino.” De donde, decir que no confronta con el orden público interno no soslaya el hecho, curiosamente omitido, que el Intercambio de Aeronaves no está previsto en la normativa vigente.

Concluye el dictamen indicando que carece de objeciones respecto del Memorando, sin advertir ninguna de las observaciones administrativas por nosotros denotadas, no advirtió siquiera que le pasaron a dictamen con fecha 5 de agosto cuando ya estaba firmado desde el 11 de julio.

Lo último que figura en el expediente es una especie de pase a un Sr. Martín Sebastián Orti, quien desconocemos a que dependencia pertenece por no estar su nombre consignado en el organigrama publicado por ANAC en su propia web. Pero al mismo se le solicita que posteriormente remita el expediente a la Secretaría General para el registro del convenio y posterior archivo de actuación. Lo que significa una vez más que ANAC no advierte las irregularidades cometidas.

Por lo expuesto, es que los vicios en el procedimiento y en el propio acto administrativo surgen de un modo palmario y notorio, y es en ese sentido que nos encontramos ante lo que técnicamente se denomina una “nulidad manifiesta”, que por si misma trae aparejada como primera consecuencia la no presunción de validez o legitimidad, que nuestro

ordenamiento consagra en el art. 12 de la ley nacional de procedimientos administrativos.

### III.- PETITORIO


Por todo lo expuesto, solicito al Señor Administrador Nacional:

1.- Tenga por presentado en tiempo y forma el presente recurso de reconsideración y apelación en subsidio contra el Memorando de Acuerdo de Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas de Chile y Argentina para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional Relativos a los Contratos de Interchange.

2.- Previo a adoptar toda resolución y hasta tanto se resuelva el recurso, en atención a los vicios manifiestos dicte resolución suspendiendo los efectos que se desprenden o pudieran desprenderse del Memorando de Acuerdo de Cooperación suscrito con la Autoridad Aeronáutica de Chile, bajo apercibimiento de iniciar las acciones legales y efectuar las denuncias de responsabilidad penal que correspondan.

3.- En subsidio, y a todo evento, dejo planteada la inconstitucionalidad del mencionado Memorando mencionado.

4.- Oportunamente y en mérito de los fundamentos desarrollados, deje sin efecto el Memorando de Acuerdo de Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas de Chile y Argentina para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional Relativos a los Contratos de Interchange.



Cmte. Genaro Trucco  
Secretario Adjunto - U.A.L.A.