



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467
Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Buenos Aires, 05 de Mayo de 2020.-

Nota

Señora: Lic. Paola TAMBURELLI.

Administradora Nacional de Aviación Civil - ANAC.

S _____ / _____ D.

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. en nuestro carácter de Presidente y Secretario del Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial (CPIAyE) , y en representación del mismo, con el objeto de hacerle llegar nuestros comentarios sobre la **situación actual y futura de las aeronaves afectadas a operaciones comerciales y de aviación general que operan en la Republica Argentina.**

Si bien sabemos que lo que aquí describiremos es de su pleno conocimiento, creemos sinceramente en nuestro deber, como organismo rector de la profesión aeronáutica en nuestro país, de alertar sobre el daño subyacente que la continuidad en el tiempo de ciertas situaciones actuales podría ocasionar en la seguridad aérea de nuestra aviación.

En primera instancia permítasenos mencionar, que el CPIAyE es un órgano creado por el **Poder Ejecutivo Nacional** mediante **Decreto Nº 5.286/59, a instancias de la, Secretaría de Obras Públicas,** a partir de lo previsto en el Decreto Ley 6070/58 de creación de la Junta Central de los Consejos Profesionales de la Agrimensura, la Agronomía, la Arquitectura y la Ingeniería, donde en su artículo 19º autoriza la creación de Consejos Profesionales, integrados por profesionales universitarios de una misma especialidad siempre que reúnan determinados



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467
Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

requisitos. En ese sentido, el CPIAyE fue creado para organizar y administrar la matrícula de los profesionales aeronáuticos, y velar por un correcto ejercicio de la profesión. Posteriormente el Decreto 2148/84 incorporó a los alcances de dicha Ley a los egresados de escuelas técnicas, industriales o especiales de la Nación correspondientes al ciclo de enseñanza media, que desarrollan actividades aeronáuticas. Consecuencia de ello, entre nuestros matriculados se cuentan también los Técnicos, Mecánicos, Despachantes de Aeronaves e Idóneos Aeronáuticos.

Además de las actividades propias que debe llevar a cabo el Consejo (otorgar matrículas, confeccionar credenciales, estudio de títulos, registros, etc.), se desarrollan otras actividades complementarias, entre las cuales consideramos como la principal el **asesorar a Organismos Públicos sobre temas de nuestra especialidad**. Es en este sentido que en esta oportunidad nos dirigimos a usted con relación al análisis mencionado en el párrafo primero de la presente nota.

Al respecto, es de público conocimiento que debido a la **PANDEMIA** declarada por la Organización Mundial de la Salud con relación al **CORONAVIRUS (COVID-19)**, el día 12 de marzo de 2020, por decreto de Necesidad y Urgencia (**DNU**) **Nº 260 del 2020**, el **Poder Ejecutivo Nacional** declaró la emergencia pública en materia sanitaria.

Posteriormente, el día 19 de marzo, 7 días más tarde, mediante **DNU 297-2020 del PEN**, se dispuso el “aislamiento social, preventivo y obligatorio” para todas las personas que habitan en el país, o que se encuentren en él en forma temporaria. En sus considerandos se manifestó que las medidas de aislamiento y distanciamiento social revisten un rol de vital importancia para hacer frente a la situación epidemiológica y mitigar el impacto sanitario del Coronavirus (COVID-19). En ese sentido, **en su artículo 6º**, quedaron exceptuadas del “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, y de la prohibición de circular, personas afectadas a las actividades



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467
Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

y servicios declarados esenciales en la emergencia, detallados en sus incisos, cuyos desplazamientos debieran limitarse al estricto cumplimiento de las actividades y servicios allí listados.

En lo que respecta a la aviación civil, en **ninguno de los 24 incisos del Art 6º** se menciona al personal afectado a la actividad aérea de todas sus ramas, incluyendo al personal que interviene en el **mantenimiento aeronáutico**.

Es oportuno recordar, a partir de las 00:00 horas del 20 de marzo de 2020, y hasta las 24:00 horas del 24 de marzo, por medio del artículo 3 de la **Resolución 64/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación**, quedaron **suspendidos totalmente los servicios de transporte aéreo de cabotaje y de aviación general**.

Luego, el 24 marzo de 2020 por medio de la **Resolución 73/2020** se extiende la Resolución 64/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, en principio, hasta la fecha 31 de marzo del corriente, prorrogando dicha restricción hasta tanto dure el “aislamiento social, preventivo y obligatorio”

También, recordemos que el día 1º de abril 2020, se dictó la **Decisión Administrativa 446/2020**, en la cual se exceptúa de la obligación de tramitar y portar el “Certificado Único Habilitante para Circulación – COVID-19” a, entre otros, las personas incluidas en los supuestos previstos en el inciso 18) “TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”, a partir de lo cual, empresas de **transporte aerocomercial de gran porte**, han tenido la posibilidad de contar con su personal operativo en disponibilidad de servicio en función de la demanda de vuelos encuadrados en las excepciones previstas.



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467

Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Ahora bien, en el ámbito de las **empresas aerocomerciales que operan aeronaves de pequeño porte**, y de otras **empresas que operan aeronaves privadas en el ámbito de la aviación general**, se ha dado, en muchos casos, la situación que al momento de dictarse las disposiciones nombradas, esas aeronaves se encontraban estacionadas fuera de sus bases operativas y/o de mantenimiento, y a la fecha no se las ha podido trasladar a raíz de no contar con personal operativo autorizado a circular.

En algunos casos, aeronaves que por algún motivo han podido ser trasladadas, no se les han podido realizar las prácticas estándares de mantenimiento para su preservado y/o mantenimiento programado, por no contar con personal técnico en los talleres de mantenimiento para el cumplimiento de dichas tareas. En otros casos, y atento a que la restricción operativa impuesta por Resolución 64/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación era aplicable a 4 días, algunas empresas decidieron no preservar sus aeronaves o no “rescatarlas” desde donde se encontrasen, en la expectativa que dicha restricción caducaría a la brevedad.

El **problema técnico** descrito se agrava cuando entra en vigencia la **Resolución 73/2020**. Esto origina que aeronaves, (cuando hablamos de aeronaves tenemos que tener presente la aeronave en su conjunto, es decir, estructura, motores, componentes y hélices, si es el caso) hayan perdido su condición “aeronavegable” por encontrarse con **tareas de mantenimiento vencidas**.

En base a lo anterior, se pueden presentar diversos motivos de “no aeronavegabilidad” producto de varias razones de “vencimientos calendario” sobre componentes, motores y/o hélices y sobre la estructura misma de la aeronave. En esos casos, más allá de la condición de “NO AERONAVEGABLE” en términos legales de la aeronave, e hipotéticas complicaciones para solicitar los Permisos Especiales de Vuelo ante la autoridad aeronáutica (con todo el análisis



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467

Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

que eso implica por parte de los operadores para poder declarar una Condición Segura de Vuelo hasta el aeropuerto de destino, y la propia autoridad de cara a su autorización) es importante recordar que existe, entre otras complicaciones, una degradación técnica sobre el producto “vencido” que genera incertidumbre sobre la condición futura del sistema o componente.

Muchos fabricantes dictan en sus publicaciones técnicas las normas que el operador debe seguir para preservar la aeronavegabilidad de su producto. Preservados por períodos de una semana, quince días, un mes o por plazos permanentes, son listadas por ellos. El seguimiento de esas recomendaciones garantiza la permanencia a futuro del producto en su condición de aeronavegabilidad. La sucesión de disposiciones que han prolongado la cuarentena hubiese requerido a la fecha la ejecución de, cada vez más, tareas de preservado, la mayoría de las cuales no se han hecho.

Para aquellos casos en los cuales las aeronaves no han podido ser preservadas por el período más extenso que recomiendan los fabricantes del producto (aeronave, motor o hélices), los operadores deberán consultar con ellos sobre cuáles son las acciones a seguir para volver el producto a una condición segura de vuelo y aeronavegabilidad. La situación actual de prórrogas continuas, una tras otra, nunca fueron previstas por los fabricantes, por ende los operadores (y talleres de mantenimiento) no podrán realizar tareas de mantenimiento no aprobadas previamente por ellos. La vuelta al servicio de esas aeronaves, implicará el someterlas a un proceso adicional al normal, solicitando la previa aprobación de los fabricantes para el cumplimiento de determinadas tareas, las cuales, antes de ser cumplidas, requerirán la autorización de la autoridad aeronáutica, con todo lo que ello conlleva en relación a la disponibilidad de personal de la autoridad, lucro cesante de los operadores y posibles investigaciones/desarrollo de ingeniería no previstos anteriormente.



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467

Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Por otro lado, recordemos que en nuestro país, no todos los componentes, motores o hélices de las aeronaves del parque aeronáutico, pueden ser reparados a todo nivel. En muchos casos, y para ciertos niveles de alta complejidad de mantenimiento (como por ejemplo recorridas generales de motores), los operadores deben enviar los productos al exterior, a talleres habilitados para tal fin, incluso a veces, sólo pueden enviarlos a los mismos fabricantes, dependiendo la complejidad de la reparación/acción a tomar.

En base a todo lo anterior, desde el CPIAyE, observamos con preocupación y fundamento técnico que la salida del “aislamiento social, preventivo y obligatorio” con relación a las actividades que realiza el sector del mantenimiento aeronáutico, debe ser analizada de inmediato, a fin de no perjudicar e incrementar la cantidad de aeronaves fuera de servicio que día a día se irán sumando conforme transcurre el tiempo, con una degradación técnica y física cada vez más importante.

Por otro lado, es oportuno aclarar que muchas de estas aeronaves, podrían ser de utilidad en casos de traslados de emergencia humanitaria, evacuando personas de regiones no accesibles, e incluso para efectuar traslados de personas físicas que, producto de sus ocupaciones, poseen autorización de circulación a nivel nacional pero no cuentan con opciones de transporte público aéreo o terrestre para trasladarse, lo que impide la realización de las propias actividades exceptuadas.

Asimismo, y tal como ocurre en el caso de las tripulaciones de vuelo, en ciertos niveles del mantenimiento aeronáutico, los técnicos y mecánicos matriculados en éste CPIAyE, necesitan recurrencia en sus tareas habituales para poder mantenerse habilitados para tales fines.



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

DECRETO LEY 6070/58 – LEY 14467

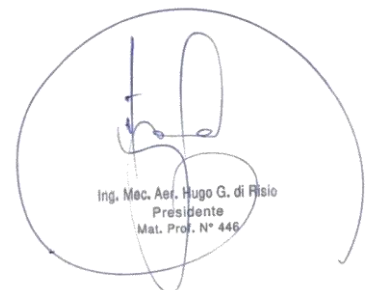
Jurisdicción Nacional y Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Esta situación de degradación técnica y física de las aeronaves como así también la falta de recurrencia del adiestramiento del personal técnico de mantenimiento aeronáutico en sus tareas habituales, genera un riesgo para el aseguramiento de la seguridad operacional, por la cual la autoridad aeronáutica debe velar y que causa preocupación en este Consejo Profesional.

Por esos motivos, solicitamos a Ud. que a través de las atribuciones que su función como Administradora Nacional de Aviación Civil le otorga, tenga a bien gestionar ante las autoridades del Ministerio de Transporte o quien usted considere oportuno, las decisiones administrativas que fueren necesarias para que se prevean los mecanismos que correspondan tendientes a que **todo el personal relacionado a las actividades del mantenimiento aeronáutico quede exceptuado del “aislamiento social, preventivo y obligatorio”** para de esa manera reanudar las actividades de mantenimiento preventivo y predictivo que es necesario realizar sobre las aeronaves. La prolongación en el tiempo de la situación aquí descripta provocará riesgos en la Seguridad Operacional por la que la Autoridad Aeronáutica debería velar, y que por consiguiente, podrían generar daños de alto impacto y costo económico al país.

Sin otro particular, la saludamos muy atentamente,


Ing. Fernán V. Martínez
Secretario
Mat. Prof. N° T 2353


Ing. Mec. Aer. Hugo G. di Písis
Presidente
Mat. Prof. N° 446