

**CULTURA LOW COST**  
**DESPACHO SIN DESPACHANTE**  
**REGULACIONES DÉBILES**

**NEGLIGENCIA**  
**INEPTITUD-CORRUPCIÓN**  
**TRÁNSITO AÉREO PRECARIZADO**

**AMENAZADA**

# **SEGURIDAD AÉREA EN LA ARGENTINA**



**Asociación del Personal Técnico Aeronáutico**

*Profesionales de la Seguridad Aérea<sup>®</sup>*



## **LA SEGURIDAD AÉREA EN LA ARGENTINA AMENAZADA**

El muy presente siniestro aeronáutico del equipo brasileño Chapecoense, que provocó 71 muertes y que le pudo ocurrir a la Selección de Fútbol Argentina, es una tragedia producida no por un error humano involuntario, sino por una negligencia criminal (un acto voluntario de omisión de normas y control de su cumplimiento, punible jurídicamente). Sus responsables fueron tanto el piloto-dueño como las autoridades de aplicación de las normativas en todo su rango jerárquico. Ese desastre nos obliga a enfocar el análisis –de manera integral- en nuestra propia seguridad aérea para prevenir, antes que sufrir, dramas y muertes por razones similares de desidia, ineptitud y desprecio por la vida. Ocultas, muchas veces, por relatos oficiales de empresas y gobiernos, que interesadamente falsifican hechos y responsables. Esas 71 víctimas fueron sacrificadas por un sistema de desregulación y descontrol infame, que privilegia la codicia y la corrupción por sobre la vida.

El transporte aéreo es muy seguro, siempre y cuando se respeten debidamente sus sabias y estrictas normativas, en cuanto a capacitación, habilitaciones, certificaciones, trabajo de mantenimiento, pilotaje y tránsito aéreo. Como las que hacen a su respectivo control por la Autoridad Aeronáutica responsable, cuyos funcionarios deben ser idóneos: formal y prácticamente capacitados para cada tarea aeronáutica que deben supervisar.

El sistema de seguridad aérea de la Argentina, es sólido y eficaz en cuanto a sus normativas, enriquecido durante décadas por experiencias y regulaciones surgidos del mejor aprendizaje que ha dado la aeronáutica nacional y extranjera. Aunque, desde hace bastante tiempo, está a cargo en sus diversas áreas de funcionarios políticos que no tienen ni la capacitación profesional ni los antecedentes laborales suficientes, para desempeñarse en tan alto y sensible nivel de la actividad aeronáutica. **Cumplen, con una de las más nefastas tradiciones en políticas públicas de la Argentina: les preguntan que no saben hacer para darles ese puesto.**

**A ese sistema, le han surgido nuevas y estridentes alarmas de advertencia. Serias amenazas que pueden convertirse en desgraciadas realidades.**

### **-REEMPLAZO DE NORMAS RACC POR LAR.**

Las actuales autoridades de la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) continúan con el mismo accionar y propósitos del gobierno anterior: reemplazar las comprobadamente estrictas y eficaces regulaciones aeronáuticas Argentinas RAAC por las Latinoamericanas LAR, mucho más laxas y menos exigentes. Afectando tanto la actividad profesional de Pilotos como de Técnicos Aeronáuticos. **En el caso de los Técnicos Aeronáuticos, ese cambio menoscaba su formación, habilitaciones y capacitación; a la vez que precarizan su ejercicio profesional. Se pretende reemplazar las siguientes normativas: las RAAC 43 referidas al Mantenimiento Aeronáutico (el mantenimiento preventivo,**



## **Asociación del Personal Técnico Aeronáutico** *Profesionales de la Seguridad Aérea®*

reconstrucción y alteraciones de cualquier aeronave con certificado de aeronavegabilidad, sus estructuras y la de otros productos aeronáuticos). **Las RAAC 65, que determinan el otorgamiento de los Certificados de Idoneidad Aeronáutica, Licencias y Habilitaciones** (rigen el otorgamiento de licencias y certificados de competencia para el personal aeronáutico que no pertenezca a la tripulación de vuelo. Requisitos para habilitaciones, atribuciones y limitaciones correspondientes). **Las RAAC 147, referidas a la capacitación que reciben los Técnicos Aeronáuticos para la aviación civil -no militar'- en los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil** (requisitos mínimos de su certificación, y las reglas de funcionamiento y operación de los mismos).

Si dicho cambio de normas RAAC por LAR se concreta, se degradará peligrosamente la seguridad aérea nacional. Respecto de las exigencias en idoneidad y en el ejercicio laboral de los Técnicos Aeronáuticos; como en relación a la calidad en el mantenimiento y reparación de las aeronaves y sus componentes, que se le exigirá a las compañías de aviación que operan y operaran en el país.

**La verdadera causa por la que el Ministerio de Transporte y la ANAC quieren imponer su reemplazo, es para bajar drásticamente los costos para incrementar exponencialmente las ganancias empresariales. Una exigencia de todas las aéreas Low Cost que quieren operar en la Argentina.**

**Se quiere sacrificar Seguridad Aérea – la seguridad de usuarios y trabajadores aeronáuticos-, para saciar la avaricia en riqueza y poder de propietarios y funcionarios.**

### **-DEFICIENCIAS EN EL CONTROL DEL TRÁNSITO AÉREO.**

La EANA SE. (Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado), fue creada en el año 2015 y tiene a cargo la gestión de los Servicios de Navegación Aérea en todo el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales. Su Presidente es el Dr. Agustín Rodríguez Grellet. Se ocupa de la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo en la Argentina; de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica; como de las instalaciones, infraestructuras y redes de comunicaciones de nuestro sistema de navegación aérea.

Sus deficiencias y falencias han sido numerosas veces denunciadas por **APTA** a ese Ente y al Ministerio de Transporte. En abril de 2017, por ejemplo, enviamos una nota a **Rodríguez Grellet y al Ministro de Transporte Guillermo Dietrich** reiterándolas: ***“Actualmente hay un promedio de 50 aeronaves por hora, que son atendidas en el sector Baires Control, del Centro de Control de Área Ezeiza. Esta situación está potenciando peligrosamente los riesgos operacionales de nuestros vuelos. Dado que es desproporcionada la cantidad de aeronaves para controlar, en relación a la capacidad de un sistema que se encuentra degradado, entre otros, por los siguientes motivos:***

***Fallas en las comunicaciones entre piloto y controlador.***



## **Asociación del Personal Técnico Aeronáutico** *Profesionales de la Seguridad Aérea®*

- No hay frecuencias para comunicaciones alternativas.**
- Intermitentes fallas y cortes en el radar.**
- La información del radar se multiplica, lo que genera confusión en saber cuál es la verdadera aeronave.**
- Por la falta de frecuencias para las comunicaciones entre el controlador y la aeronave, hay sectores de control que se suprimen, lo cual sobrecarga en un solo sector la prestación de dos servicios.**
- Cortes de energías periódicos**
- Falta de capacitación para el personal.**
- Deterioro de las radioayudas para la navegación”.**

Dicha nota finalizaba advirtiendo: **La capacidad profesional, tecnológica y de infraestructura del Sistema de Navegación Aérea nacional, no está acompañando ni mínimamente la creciente demanda que originan los operadores aéreos. Por lo tanto, si no se solucionan las múltiples y graves deficiencias existentes en el mismo su colapso será inevitable, antes o después de un siniestro.**

Hasta el momento **APTA** no ha recibido respuesta y nada ha cambiado en el cuadro de situación denunciado.

**Al contrario, las perspectivas son de mayor agravamiento, dada la decisión anunciada en mayo de este año por las autoridades de la EANA SE de trasladar el Centro de Control de Aérea Comodoro Rivadavia a la “Regional Córdoba”, desde donde se efectuaría la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, que actualmente brinda el Centro de Control Comodoro Rivadavia, un Centro de larga prestación de servicios creado en la década del 60. El objetivo de EANA SE: reducir costos.** A pesar que en julio de 2016, la Fuerza Aérea lo reequipó a un costo de U\$D 3 millones, instalando un moderno sistema de monitoreo sistematizado de vuelos, para seguir toda la trayectoria de las aeronaves que transiten en su zona de cobertura.

**En otra nota -también sin respuesta- enviada a Rodríguez Grellet y al Ministro Guillermo Dietrich, APTA les decía: “Esta decisión de la EANA S.E. hace desaparecer el centro de control de navegación aérea que tiene cobertura sobre toda la Patagonia, Islas Malvinas y demás archipiélagos del Atlántico Sur, pertenecientes a nuestro país. Este “Centro del Control de Área Comodoro”, es un instrumento indispensable para hacer valer nuestra soberanía nacional en la zona, como para desarrollar nuestros objetivos geoestratégicos sociales, económicos y militares.**

**Además, esa decisión es incoherente con la Política Aero comercial que impulsa el gobierno nacional, la cual con su “Revolución de los Aviones” está aumentando exponencialmente la cantidad de rutas de cabotaje otorgadas de decenas de nuevos operadores aéreos. Muchísimas de ellas para conectar destinos tradicionales y nuevos en la zona patagónica. Para asistir y favorecer a**



***esa política, deberían crearse muchos más Centros de Control Aérea en la Patagonia, para garantizar vuelos seguros. No cerrar el que está funcionando desde hace décadas”***

### **-DESPACHO CENTRALIZADO .**

Si el accidente del avión de LAMIA se produjo a pesar de haber pasado por cuatro controles (Comandante, Primer Oficial, Despachante y el Control de Vuelo Estatal), es insensato que nuestras autoridades aeronáuticas aprueben lo que algunas empresas aerocomerciales insisten en imponer: **el despacho centralizado de los vuelos, sin la presencia en cada escala de un Despachante de Aeronaves que pueda recabar todos los datos necesarios para confeccionar el Plan de Vuelo** (información meteorológica, cálculos de performance para el vuelo, cantidad de combustible adecuada, peso y balance de la aeronave, supervisión de actividades operacionales en tierra, etc.). **Eliminar personal idóneo y controles en cada escala, inevitablemente potencia la inseguridad aérea. El peligro de siniestros que pueden evitarse.**

### **-CULTURA EMPRESARIAL “LOW COST” .**

**Dar las máximas garantías de seguridad aérea o de protección de las vidas de quienes utilizan y trabajan en el transporte aerocomercial y aviación civil, tiene costos altos y múltiples. No es barato. Las empresas con cultura Low Cost (como LAMIA) que multiplican la rentabilidad de las que no lo son, deben bajar muchísimo esos costos para vender gran cantidad de pasajes excesivamente baratos (exigiendo además subsidios estatales), para eliminar la competencia mediante el dumping y lograr disparar sus ganancias.**

Los costos aéreos no son solo los del confort: el tipo y cantidad de equipaje de abordaje, la ubicación de los aeropuertos, o los de la homogenización de las flotas (los cuales no comprometen la seguridad aérea); sino, también, los que la comprometen y son los más altos: gasto de combustible, capacitación del personal, exámenes psicofísicos de técnicos y pilotos, condiciones y modalidad laboral, calidad y cantidad del mantenimiento y la reparación aeronáutica, salarios adecuados a la calificación y responsabilidades, entre otros. Esos costos, no son gastos superfluos que se pueden ajustar o reducir, sin deteriorar directamente el estándar óptimo de seguridad en vuelo que debe ofrecer una línea aérea.

La manera de “ajustarlos a la baja” son, entre otras: 1) eliminando o relajando las actuales exigencias regulatorias aeronáuticas, lo cual ya hemos explicado. 2) Aumentando las horas de vuelo de la tripulación y trabajadores en tierra. 3) Espaciando los tiempos de los distintos tipos de mantenimiento. 4) Flexibilizando contratos laborales, sobrecargando tareas e implementando la polifuncionalidad. 5) Pagando salarios paupérrimos y no asegurando estabilidad laboral. 6) También, operando con el combustible bajo los límites que establecen las normas internacionales, como hizo LAMIA. En Europa son muchas las sanciones a empresas



## **Asociación del Personal Técnico Aeronáutico** *Profesionales de la Seguridad Aérea®*

Low Cost por operar con “mínimum fuel” o combustible insuficiente.

Cuando las compañías Low Cost entran masivamente en un mercado, como se supone va a ocurrir en la Argentina dado los anuncios del gobierno, indefectiblemente obligan a las otras empresas instaladas a implementar su misma cultura empresarial “Low Cost”, para poder competir y sobrevivir, emparejando todo para abajo. Así no solo se devaluará nuestra seguridad en vuelo, sino la estabilidad y la calidad de los empleos y salarios aeronáuticos, junto con todas las prestaciones de servicios a las aeronaves y sus usuarios, en nuestra actividad aérea general y aerocomercial.

El antecedente Low Cost en la Argentina se llamó LAPA. Fue una experiencia trágica y horrorosa, que el 31 de agosto de 1999 dejó en Aeroparque 67 muertos y decenas de heridos con secuelas de por vida. Por irresponsabilidad de su dueño Gustavo Deutsch, cuyo lema empresarial era según sus propias declaraciones “con los aviones me gusta jugar y ganar plata”. Su “juego”, combinación de tarifas muy baratas (iguales o menores a la de los micros), y mínimos costos (reduciendo la capacitación de técnicos y pilotos, y no invirtió lo suficiente en mantenimiento) fue mortal. Luego de un juicio de 17 años, demorado mediante innumerables ardis legales tolerados por los jueces, ningún culpable fue condenado y detenido. Solo dos funcionarios de LAPA tuvieron prisión en suspenso, pero Deutsch, su vice Ronaldo Boyd, el gerente de operaciones, la jefa de personal y dos miembros de la Fuerza Aérea fueron absueltos, ***“por extinción de la acción penal por prescripción”***. ***No porque fueran inocentes o por sobreseimiento.***

**Nuestra impunidad judicial potencia el peligro para que esa clase de tragedias se repitan en el país. Conjuntamente con el monto estipulado para las indemnizaciones a los familiares de las víctimas, muy inferiores a las que se pagan en EEUU y Europa.**

Dos grandes incentivos para que inescrupulosos prefieran no invertir en capacitación y mantenimiento aeronáutico -máxime si una normativa débil se lo facilita-, porque les conviene más pagar primas de seguro bajas: arriesgar vidas para engrosar sus billeteras. La indulgencia cómplice en los controles de la Autoridad Aeronáutica, terminan por hacer explosivo este cóctel.

**Es responsabilidad civil y penal de los funcionarios de gobierno: el Ministro de Transporte, el Director de la ANAC y el Presidente de la EANA SE, entre otros altos niveles de funcionarios, de lo que suceda de ahora en más con la seguridad aérea Argentina. Responsabilidades, que deben estar legalmente estipuladas y reglamentadas por una Ley Nacional.**

Se debe terminar con el constante aluvión de cifras inverificables, incompletas y sesgadas sobre nuestro transporte aerocomercial en general y Aerolíneas Argentinas y Austral en particular (¿Cuál es, por ejemplo, la facturación por asiento-kilometro disponible para cada ruta de ambas empresas?), con que desde el



## **Asociación del Personal Técnico Aeronáutico**

*Profesionales de la Seguridad Aérea®*

gobierno nacional abruma, desconcierta y termina desinformando a trabajadores, usuarios y el resto de la sociedad.

Sobre cuestiones referidas a la seguridad aérea hay, en cambio, otro paradigma gubernamental de ocultamiento y desinformación, utilizando el total “silencio de radio”. La población lo desconoce todo.

**La seguridad aérea argentina, como parte de la Política Aero comercial Nacional, debe ser discutida y determinada por el Congreso Nacional, donde están representadas todas las fuerzas políticas representantes del pueblo -el Soberano-, y con la participación de todos los involucrados.**

**Es inadmisibles la autocracia con que se conducen todos los organismos involucrados en el transporte aéreo, Ministerio de Transporte, ANAC y EANA SE., el debate y el consenso mediante la participación de todos los protagonistas quienes intervienen en la aviación civil sigue siendo un relato oficial proselitista, no una realidad.**

**La política de imposición o de hechos consumados que utiliza el poder ejecutivo nacional, para favorecer la suba de las ganancias empresariales a cualquier costo -incluida la seguridad en vuelo- es temeraria y debe ser revertida.**

***Todo gobierno tiene el deber de promover la vida, no la muerte. Hacer vivir, no morir.***

**Caso contrario, aumentaran las víctimas en nuestro transporte aerocomercial y aviación civil, inmoladas por la codicia de unos pocos victimarios que imponen su poder.**

Ciudadela, 2 de agosto de 2017.

**Ricardo CIRIELLI**  
**Secretario General**



**AMENAZADA**

# **SEGURIDAD AÉREA EN LA ARGENTINA**



**Asociación del Personal Técnico Aeronáutico**

*Profesionales de la Seguridad Aérea<sup>®</sup>*