



ACTOR: DI LELLO, JORGE FELIPE FISCAL FEDERAL

DEMANDADO: FLY BONDI S/ INCIDENTE correspondiente a los autos FSM 113.686/2017 "MARISI LEANDRO Y OTROS C/ PODER EJECUTIVO NACIONAL – PEN MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION Y OTRO S/AMPARO AMBIENTAL – SUMARISIMO

Sr. Juez:

Insausti Tomas, DNI: 25.826.550 por derecho propio y en mi carácter de TITULAR responsable de ANAC - **Administración Nacional de Aviación Civil Administración Nacional de Aviación Civil**-, con domicilio en la Azopardo 1405 piso 9 de la CABA a V. S., me presento espontáneamente y respetuosamente digo:

I.- Que habiendo tomado conocimiento del pedido formulado por el fiscal Di Lello en relación a la suspensión de operaciones de la empresa Fly Bondi hasta tanto se constate el cumplimiento de las premisas trazadas por los organismos correspondientes; y en mi carácter de administrador Nacional de Aviación Civil es que vengo a realizar una presentación espontánea a fines de proporcionar la información técnica que el caso amerita.

Compartimos lo expuesto en resolución de fecha 25 de Julio del 2018 por el Juez subrogante, Adrian G. Charvay, Juzgado Federal N° 2 de San Martin al manifestar que "5. Corresponde puntualizar...que la presentación que diera

origen a estos actuados no contiene una mínima reseña de las circunstancias de tiempo, modo y lugar de las irregularidades denunciadas. Mucho menos una breve investigación preliminar que las determine. Tan solo se cuenta con cita de notas periodísticas....8. De otra lado, la inusitada gravedad que supone la posibilidad de que una aerolínea comercial se encuentre funcionando en forma irregular y con defectuoso mantenimiento...impone dar inmediata intervención al titular de la Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC – para que en la órbita de su competencia adopte las medidas que considere convenientes."

En virtud de ello, es que venimos por la presente a poner a disposición a esta Autoridad aeronáutica, ANAC, su administrador y todo equipo directivo y personal técnico para que - en forma presencial o por escrito- brinde toda la información que sea requerida, informe las medidas precautorias llevadas a cabo en relación a la empresa Fly Bondi como así también exponga el accionar de este organismo en materia de seguridad operacional.

II.- Que pongo en conocimiento de VS que mediante Decreto 239/2007 se creó en el ámbito de la entonces SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, la AUTORIDAD AERONAUTICA NACIONAL denominada ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), la que tiene como misión ejercer las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico (Ley Nº 17.285), en la Ley Nº 19.030 de Política Aérea; en los Tratados y Acuerdos Internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la REPUBLICA ARGENTINA.

Posteriormente, mediante Decreto 1770/2007 de fecha 29 de noviembre de 2007, se determinaron las funciones y facultades de ANAC (art. 2º), creándose dentro de su estructura organizativa la DIRECCIÓN NACIONAL DE

SEGURIDAD OPERACIONAL (DNSO), cuyas responsabilidades primarias resultan:

1. Regular, otorgar y convalidar licencias y/o habilitaciones al personal aeronáutico, de acuerdo con los estándares internacionales en la materia y determinar las necesidades de instrucción del personal y promover el desarrollo de la aviación civil.

2. Regular y dirigir el proceso de supervisión y control de las Operaciones Aéreas, de acuerdo a normas y regulaciones aeronáuticas.

3. Regular y desarrollar e implementar procesos eficientes de certificación y vigilancia de las aeronaves que operan en la REPUBLICA ARGENTINA y de las Organizaciones de Mantenimiento, de los transportadores aéreos y del personal aeronáutico relacionado con el mantenimiento, para obtener mejores condiciones técnicas y de seguridad operacional.

4. Dar protección al verdadero estado de la propiedad de las aeronaves civiles que operan en la REPUBLICA ARGENTINA, revelando de un modo público la historia de sus transmisiones, modificaciones, limitaciones o mutaciones en el derecho de propiedad de éstas así como de las Empresas Aeronáuticas, Escuelas, Industrias, Clubes y Aeroclubes dedicados a la actividad aérea.

5. Coordinar y supervisar el accionar de las Delegaciones regionales.

III.- Dentro del marco de competencias de la DNSO en particular, y de ANAC en general es de destacar la importancia y el alcance en lo que respecta a un concepto clave en materia aeronáutica como es Seguridad Operacional. El concepto, que se ha puesto en duda con la petición realizada, ha sido definido por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) en su Documento 9859 "Manual de Gestión de la Seguridad Operacional" como "[el] estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se

reduce o se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos".

En el análisis relativo a la evolución del pensamiento sobre seguridad operacional que en dicho documento se realiza se reconoce que todavía permanece la noción de que *"la seguridad operacional puede garantizarse en la medida en que se sigan las reglas y que la desviación con respecto de las reglas conduce necesariamente a fallas de seguridad. Sin negar la inmensa importancia del cumplimiento de las normas, sus limitaciones como fundamento de la seguridad operacional se han venido reconociendo cada vez más, en particular a medida que aumenta la complejidad de las operaciones aeronáuticas. Afirmando que es sencillamente imposible proporcionar orientación sobre todos los escenarios operacionales concebibles en un sistema operacional tan abierto y dinámico como la aviación."* (2.3.4)

En este contexto se reconoce en el ámbito de la aviación la existencia de un contexto operacional en el cual los individuos realizan sus tareas, lo que permitió que la seguridad operacional se comenzase a ver desde una perspectiva de sistema, para abarcar los factores de organización, humanos y técnicos; incorporando desde entonces la noción de accidente de organización. (2.3.11)

Que en este contexto no existen dudas que en lo que respecta al rol de la ANAC en su misión de organismo fiscalizador y de control ha exigido a todas las empresas que operan en nuestro país el cumplimiento de todos los requisitos formales y técnicos para el desarrollo de las operaciones aerocomerciales. Y todo ello se ha llevado a cabo dentro de un Plan aerocomercial que tiene como fin lograr la conectividad del país con más rutas y muchísimos más aviones. En este contexto es que han comenzado a operar las denominadas líneas low-cost, las que tienen las mismas exigencias que

cualquier otra línea aérea, y se someten a los mismos procedimientos de fiscalización y control que el resto de las compañías.

Tal como he manifestado públicamente el episodio ocurrido en la provincia de Misiones resultó un ser un inconveniente por un problema de carga, no hubo excursión de pista, en virtud del cual se le dio la debida intervención - a requerimiento del organismo a mi cargo- a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) a fin de que se realice la investigación correspondiente. Ello por considerar que la investigación de seguridad operacional encuentra asociación directa con la mejora en la fiabilidad del sistema.

IV.- Que a fines de poder ilustrar a VS en la materia que me compete, y con el objeto de identificar los peligros y gestionar los riesgos en lo que respecta a la actividad aerocomercial, resulta necesario dejar en claro que las empresas de transporte aéreo se encuentran sometidas a múltiples controles por parte de la DNSO, que como bien fue mencionado en el acápite anterior, es quien ejerce tareas de regulación y fiscalización con respecto a:

1. Aeronaves: Se verifica su estado general de mantenimiento y se habilitan los talleres que las atienden. En caso de que se efectúen modificaciones o reparaciones mayores, las mismas deben ser sometidas a un proceso de fiscalización para su aprobación por ante la Dirección de Aeronavegabilidad.
2. Operaciones: La Dirección de Operación de Aeronaves aprueba el Manual de Operaciones del Explotador (MOE) y se verifica que los procedimientos operativos se lleven a cabo en consonancia con lo establecido en el mismo.

A través del Departamento Explotadores Aéreos las empresas obtienen el Certificado de Servicios Aéreos (CESA), que debe

renovarse bianualmente y que se otorga como corolario de un proceso de certificación que incluye la verificación de documentación y la inspección de las instalaciones y las aeronaves a afectar.

También se realizan inspecciones de ruta, de escala y de oportunidad, todas ellas orientadas a verificar el estado de las aeronaves, su documentación y el cumplimiento con los procedimientos operativos aprobados, entre otras cuestiones.

3. Personal Aeronáutico: A través de la Dirección de Licencias al Personal se emiten las licencias al personal que acredita las condiciones de idoneidad requeridas por la normativa vigente, que contempla exigencias establecidas internacionalmente. Se llevan a cabo inspecciones para constatar que el personal cuente con las licencias necesarias para el ejercicio de sus funciones, como así también con un Certificado Médico Aeronáutico (CMA) vigente. Asimismo, la mencionada Dirección habilita y fiscaliza los Centros de Instrucción y Entrenamiento (CIAC y CEAC).

Es necesario enfatizar que en la República Argentina los estándares mínimos que debe cumplimentar todo operador se encuentran establecidos en las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC), un cuerpo normativo estructurado en Partes, cada una de ellas aplicable a un tema específico de la aviación. A modo de ejemplo, la Parte 91 se ocupa de Reglas de vuelo y operación general, la Parte 119 de Certificación de explotadores de servicios aéreos y la Parte 121 establece los Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias.




Los requerimientos establecidos en las RAAC obedecen en una gran medida a las exigencias que la OACI impone para todos los países del mundo, con base en estándares desarrollados por el propio organismo y que son obligatorios para nuestro país en su carácter de signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y de Estado miembro del mencionado organismo internacional.

En tal sentido, hay un mínimo ineludible que todas las transportadoras aéreas deben cumplimentar para poder efectuar operaciones en nuestro país y esos mínimos son exactamente iguales para todas las transportadoras aéreas.

Va de suyo que existen empresas que por su trayectoria y antigüedad cuentan con procedimientos operativos que exceden las exigencias de la norma, tal y como sucede en cualquier ámbito cuando se contrasta una empresa líder en su rubro con una empresa que se encuentra en un estadio más primigenio.

Ello resulta concordante con el reconocimiento de la OACI cuando establece que "...El corolario es claro: los aspectos de seguridad operacional de la aviación no son ni inherentes ni condición natural de las operaciones de aviación, sino un producto colateral de la necesidad y la realización de actividades relacionadas con la producción o prestación de servicios. Esto refuerza la idea de gestión de la seguridad operacional como función empresarial básica que conduce a un análisis de los recursos y objetivos de una organización para lograr una asignación equilibrada y realista de los recursos entre los objetivos de protección y los de producción, en apoyo de las necesidades generales de la prestación de servicios por la organización..." (Doc 9859- 3.3.10)

A handwritten mark, possibly a signature or initials, is located on the right side of the page, next to the text block.

V.- Con relación a la empresa FB LÍNEAS AÉREAS (FLYBONDI), se hace saber que la misma ha obtenido su CESA sometiéndose a idénticos procedimientos que las demás transportadoras aéreas y, como éstas, es fiscalizada de forma regular para garantizar el mantenimiento de las condiciones bajo las cuales se otorgó el certificado en cuestión.

En tal sentido, esta DNSO ha llevado a cabo **inspecciones de diversa índole con carácter previo a la certificación de la empresa o a la habilitación de bases y talleres, como así también se ha fiscalizado a las aeronaves en ruta y en plataforma, a saber:**

- 28-02-18: Inspección de aeronave en plataforma (Ezeiza)
- 14-03-18: Inspección de base de mantenimiento (Córdoba)
- 16-03-18: Inspección de aeronave en plataforma (El Palomar)
- 19-03-18: Inspección de aeronave en plataforma (El Palomar)
- 21-03-18: Inspección de aeronave en ruta (Mendoza)
- 26-03-18: Inspección de aeronave en ruta (Córdoba)
- 26-03-18: Inspección de aeronave en rampa (Córdoba)
- 26-03-18: Inspección de aeronave en ruta (Córdoba)
- 30-05-18: Inspección de aeronave en plataforma (El Palomar)
- 13-06-18: Inspección de base de mantenimiento (Córdoba)

- 28-06-18: Inspección de base de mantenimiento (Córdoba)
- 12-07-18: Inspección de base de mantenimiento (Córdoba)

Asimismo, y con relación a diversos sucesos que acaecieron y que tomaron estado público, esta DNSO ha solicitado a la transportadora aérea **información con respecto a la forma de ocurrencia de los eventos y ha tomado medidas a fin de garantizar que las operaciones sean llevadas a cabo de acuerdo con los estándares de seguridad que exige la normativa vigente, a saber:**

- 06-07-18: Se envió la Nota NO-2018-32281591-APN-DNSO#ANAC a la transportadora aérea y la Nota NO-2018-32281814-APN-DNSO#ANAC a la empresa INTERCARGO SAC, mediante las que se requirió información sobre el suceso que tuvo lugar en el Aeropuerto de Salta donde se habrían efectuado maniobras de push-back de una aeronave con equipos no habilitados a tal efecto. Se recibieron los descargos respectivos y a la fecha se están evaluando las manifestaciones de las empresas y la posibilidad de iniciar un procedimiento infraccional.

- 19-07-18: Se llevó a cabo una reunión con el Gerente de Seguridad Operacional de la empresa en la que se analizaron medidas de mitigación del riesgo a implementar para elevar los estándares de seguridad operacional.

- 20-07-18: Se envió la Nota PV-2018-34753276-APN-DNSO#ANAC, mediante la cual se requirieron medidas adicionales para mitigar los riesgos de la operación, relacionados con el tail strike que tuvo lugar en el Aeropuerto Internacional de Iguazú.



Adicionalmente, y como parte del plan de vigilancia de la seguridad operacional que se lleva a cabo rutinariamente, se efectuó una **inspección de vigilancia en el centro de mantenimiento que posee la empresa en el Aeropuerto de Córdoba, el día 12-07-18.**

Como consecuencia de la misma, se detectaron novedades que fueron informadas a la empresa el día 20-07-18 mediante la Nota NO-2018-34794895-APN-DNSO#ANAC – la que se adjunta al presente - , a través de la cual se indicaron las medidas correctivas que deben llevarse a cabo, otorgándose para ello plazo hasta el 30 de julio y el 17 de agosto, según la naturaleza de las constataciones. Adicionalmente, se dispuso el labrado de un acta de infracción por incumplimiento de la Parte 145.103 (2) (iii), (iv) y (vi) y 145.207 (a) de las RAAC.

VI.- Resulta de capital importancia poner de resalto que la vigilancia de la seguridad operacional es llevada a cabo de conformidad con los lineamientos brindados por la OACI en su Documento 9859 "Manual de Gestión de la Seguridad Operacional".

En dicho Manual la organización internacional hace referencia al "dilema de las dos P", al que caracteriza como "el conflicto que surgiría a nivel de la administración superior de la organización debido a la percepción de que los recursos deben asignarse a uno solo de los objetivos que se consideran excluyentes: objetivos de producción (prestación de servicios) u objetivos de protección (seguridad operacional)". (v. 3.3.4) y pone especial énfasis en la necesidad de encontrar un punto de equilibrio entre la gestión de la seguridad operacional y los objetivos de producción, atendiendo a la inclinación en la asignación de recursos hacia la protección, conduce a la bancarrota de las

empresas prestadoras del servicio; mientras que la preeminencia de recursos dirigidos hacia la producción, conduce potencialmente a un siniestro aeronáutico.

A los fines de coadyuvar al equilibrio apuntado, la OACI propone la implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS, por sus siglas en inglés) a los que define como "(...) la aplicación de prácticas de gestión comercial a la gestión de la seguridad operacional" (v.3.4.5).

Esta evolución de los sistemas de vigilancia requiere una aproximación integral a la problemática, dentro de la cual también debe considerarse la necesidad de permitir que las empresas puedan desarrollar su actividad comercial y que ésta no resulte excesivamente penalizada por las normas de seguridad operacional que, por otra parte, siempre serán insuficientes para abordar la totalidad de los supuestos que podrían encontrarse en la realidad.

Como señala la OACI, "Es sencillamente imposible proporcionar orientación sobre todos los escenarios operacionales concebibles en un sistema operacional tan abierto y dinámico como la aviación".

Por ello, la ANAC ha impuesto a las líneas aéreas –entre otros- la obligación de contar con un SMS, el que debe ser implementado por cada proveedor de servicios dentro de su organización.

VII.- Que asimismo y conforme el documento de referencia (DOC 9859) en nuestro país son de aplicación las tres estrategias allí identificadas (de reducción, de captura y tolerancia) a fin de controlar los errores operacionales, y cuyas bases resultan la tecnología, la instrucción y la reglamentación. La existencia de errores operaciones debe ser diferenciada de las violaciones,

cabiendo en dicha distinción en la existencia o no del factor "intención". Tal como lo establece el documento 9859 "Mientras que el error no es intencional, una violación es un acto deliberado. Las personas que cometen errores operacionales están tratando de hacer lo correcto, pero por las diversas razones analizadas anteriormente no logran sus objetivos. Las personas que cometen violaciones, por otra parte saben que están adoptando un comportamiento que entraña una desviación de procedimientos, protocolos, normas o prácticas establecidos, pero a pesar de ello continúan haciéndolo" (2.7.28)

Dicho esto, y existiendo una reglamentación en nuestro país que rige las operaciones de todas las aeronaves, incluyendo ello funcionamiento y mantenimiento de las aeronaves, resultaría absurdo pensar que la habilitación de las operaciones en lo que respecta a la competencia del organismo a mi cargo no haya considerado cuestiones tales como la seguridad operacional y los controles que toda operación aérea implica; lo que de algún modo se ha puesto en duda con la medida peticionada.

VIII.- En este sentido desde nuestra función como autoridad aeronáutica resulta indudable que la mejora de la aviación y su crecimiento son objetivos inescindibles. Y en consecuencia, resulta falso que se apunte a un menor control y a una extranjerización. A los fines de ilustrar, se detalla a continuación algunos de los puntos de mejora:

1. El control de tráfico aéreo era efectuado por la misma autoridad de control. Es una práctica que la OACI reprocha. Se puso el servicio en manos de una empresa estatal, que tiene como único objetivo prestar el servicio de control de tráfico, y la autoridad, como corresponde, solamente regula. Se separa al sujeto que presta el servicio del que lo regula. Se eliminan conflictos de interés y se mejora la seguridad operacional.



2. Las empresas low cost tienen exactamente los mismos requisitos de seguridad operacional que las empresas tradicionales. Desde el momento de inscripción y durante toda la vida de las operaciones.

3. La ANAC firmó con IATA un memorándum de intercambio de seguridad operacional, al que las gestiones anteriores se oponían. El intercambio de información, que se hace anónimamente, es clave como medida preventiva de incidentes y accidentes. A partir del intercambio se detectan anticipadamente problemas que pueden repetirse en distintas regiones o empresas. La Argentina estaba en rojo con este sistema. El grupo en la Argentina ya está funcionando y se integra con funcionarios y gerentes de organismos públicos y empresas y asociaciones privadas, tales como ANAC, EANA, IATA, ARSA, Airbus, LATAM, JIAAC.

4. Próximamente celebraremos un nuevo acuerdo con IATA para intercambio de información y mejora de control para las empresas que cuenten con el IATA Operational Safety Audit (IOSA). As u vez, permitirá reforzar controles con las empresas que no cuenten con el IOSA.

5. El sistema aerocomercial argentino estaba atrofiado y sub explotado. El plan aerocomercial acompaña el crecimiento con inversiones millonarias en aeropuertos y sistemas de aeronavegación. Se han hecho crecer aeropuertos que tenían pocos vuelos, se conecta a los argentinos y turistas con vuelos entre provincias, sin desbordar Aeroparque o Ezeiza.

6. Entre el año 1998 y 2015 (18 años) se hicieron apenas 10 obras: 7 reparaciones integrales y 3 reparaciones intermedias.



a. El plan 2016 - 2019 prevé USD1400 millones de inversión en aeropuertos, que no demanda fondos al tesoro ya que se financian con tasas.

b. En estos 4 años se están haciendo 12 obras de pista integrales (Ezeiza 1, Ezeiza 2, Iguazú, Comodoro, Córdoba, Salta 1, Salta 2, Mendoza, San Juan, Tucumán, Chapelco, Trelew) y 2 calles de rodaje paralelas nuevas (Ezeiza y Córdoba).

c. Actualmente hay 10 aeropuertos simultáneos en obra: Ezeiza, Aeroparque, Palomar, San Fernando, Jujuy, Iguazú, San Juan, Comodoro, Salta y Córdoba.

d. Ya hay 16 aeropuertos con obras finalizadas, entre otras: Tucumán (pista, plataforma y rodaje), Comodoro Rivadavia (terminal y obras de lado aire), Aeroparque (torre de control y terminal), Iguazú (pista), Córdoba (terminal y estacionamiento), Salta (repavimentación de pista); y está en curso la obra de la terminal B y C de Ezeiza.

7. Asimismo, el plan de inversión incluye USD175 millones en equipos y tecnología de navegación aérea. Sistemas satelitales (PBN), equipos de ILS, sistemas automáticos de meteorología entre otros.

8. La Argentina contaba con 100 aviones comerciales de línea aérea en 2015. Hoy ya cuenta con 130 y probablemente sean 150 a fin de 2019. Son aviones de matrícula argentina (LV), operados por empresas argentinas con pilotos y tripulantes de cabina argentinos. Las empresas extranjeras deben radicarse en Argentina y deben operar con aviones LV y personal argentino. Por eso aun en el caso de recibir empresas extranjeras el empleo argentino crece.



Cada avión da empleo a no menos de 50 personas. Por eso, con un 50% más de aviones a fin de 2019, habrá no menos de 2500 empleados.

9. Las empresas argentinas también crece. Tal es el caso de Andes, que tenía 4 aviones y hoy tiene 9. Fly Bondi ya tiene 5 aviones y más de 45 pilotos y 430 empleados en total.

10. La ANAC está llevando adelante un proceso de revisión de funciones y gestión con una consultora internacional. Es para mejorar el estándar y la gestión de la seguridad. Apuntamos a tener la mejor Dirección Nacional de Seguridad Operacional de América.

11. Estamos en proceso constante de intercambio de información y cooperación técnica con la Federal Aviation Administration.

12. Reforzamos las inspecciones de seguridad operacional en rampa, con más inspectores e inspecciones en más aeropuertos, como Córdoba y Palomar. En un mes tendremos la visita de inspectores instructores de España para recibir instrucción. Como resultado de este esfuerzo se ha obligado a empresas a que mejoren prácticas, contraten personal o revisen sus escalas de vuelo.

13. Hemos recuperado 6 autobombas del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio, y hemos repartido ropa estructural y herramientas en 27 aeropuertos en los últimos 9 meses: 108 equipos estructurales completos, 53 equipos aluminizados completos, 56 equipos de respiración, entre otros elementos.

A handwritten mark, possibly a signature or initials, consisting of a vertical line with a curved top and a small hook at the bottom.



14. Por primera vez la ANAC brindó un curso de concientización en Morón, que acoge a la mayoría de los vuelos de aviación general. Asimismo, hemos finalizado el primer curso de gestión de la seguridad operacional para escuelas de vuelo.

15. Existe un proceso de análisis de cambio de normativa, al que la Argentina se comprometió en 2014 y que es propiciado desde la OACI. La estandarización de normativa tiene a la seguridad operacional ya que suma previsibilidad y prácticas comunes. Todo aquello que es estándar en distintos países refuerza previsión. Muchas de estas normas profundizan la responsabilidad de empresas y talleres, precisamente; y a su vez requieren a empresas inversión en equipamiento para sus aeronaves.

16. Se han reforzado las inspecciones de aviación general y se han sancionado entidades y se desafectaron aeronaves cuando fue necesario.

La enunciación entre otras de todas estas medidas demuestra que la gestión de política aerocomercial que se persigue en nuestro país no proviene de un laboratorio ni de la aventura, por el contrario resulta de un estudio de la industria aerocomercial, en el cual se consultan con todos los interesados y se imitan experiencias ya probadas en Estados Unidos, Europa, Brasil, Chile, Perú y el resto del mundo.

No hay dudas que la Argentina crece y se expande en el sector aeronáutico con responsabilidad, ya que de lo contrario no habría nuevas empresas si así no fuera. Conforme fuere analizado en un análisis estadístico de accidentes de aviación comercial entre 1958 – 2017 a nivel mundial realizado por Airbus se afirma que "no hay crecimiento en el número de accidentes a pesar de un aumento masivo", por el contrario las estadísticas demuestran que


se han reducido drásticamente la cantidad de accidentes fatales (que en el sector aerocomercial es ínfima y se mide en fatalidades cada millones de vuelos). Las inversiones en seguridad, da fruto, se mejora la seguridad, y los accidentes son en gran medida prevenidos de suceder. La industria aeronáutica es paradigmática en cuanto a los beneficios de la innovación y el cambio.

IX.- Por lo todo lo expuesto reafirmamos que:

- a) La prestación de servicios y seguridad operacional deben ser entendidos en forma complementaria y no en forma independiente, entendiéndose que los estándares de seguridad operacional deben permitir la actividad comercial, ya que de lo contrario no tendría sentido.
- b) la mejora de la aviación y su crecimiento ha sido acompañada con una política en materia de seguridad operacional sin precedentes en la gestión de política aerocomercial en nuestro país
- c) quedamos en nuestro carácter exclusivo de autoridad aeronáutica a disposición para brindar toda exposición que el caso amerita.

PROVEER DE CONFORMIDAD

SERA JUSTICIA


Dr. TOMAS INSAUSTI
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL