

CABA, 17 de Abril de 2018

## ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - ANAC

**Señor Administrador Nacional**

**Dr. TOMÁS INSAUSTI**

**S/D:**

De nuestra mayor consideración,

Nos dirigimos a Usted a fin de poner de manifiesto las problemáticas y propuestas de solución que proponemos para trabajar en conjunto y poder continuar con nuestra misión fundamental como representante de los Aeroclubes de la República Argentina.

En ese sentido es importante destacar que conforme surge de su información institucional, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) como autoridad aeronáutica tiene como misión *“Normar, Regular y Fiscalizar la aviación Civil, instruyendo e integrando a la Comunidad Aeronáutica”*.

Es en el marco de dicha misión es que nos presentamos ante esa autoridad aeronáutica a fin de plantear tres ejes de trabajo como soluciones a actuales problemáticas que como aeroclubes organizados como Asociaciones Civiles sin Fines de Lucro estamos padeciendo, con el agravante de estar muchos de nuestros afiliados, ubicados a lo largo y ancho de la Patagonia, o en lo inhóspito del norte argentino, lo que dificulta aún más el cumplimiento de nuestros propios objetos sociales.

Teniendo en consideración que la mayoría de los aeroclubes subsistimos con las Escuelas de Vuelo, Traslados, Vuelos de Bautismo, Festivales o Encuentros Regionales y Tareas Comunitarias como son por ejemplo sobrevolar zonas afectadas por inundaciones, incendios, búsqueda de personas, traslados, entre otros, y de no mediar cambios a la brevedad en el statu quo actual, peligrará la subsistencia de nuestras instituciones provocando la imposibilidad de esa autoridad aeronáutica de cumplir con su misión, cual es la de INTEGRAR a la Comunidad Aeronáutica, sin olvidarnos del perjuicio que ocasionará a nuestras comunidades, las que se verán privadas de la función social que realizamos colaborando con las distintas instituciones que así lo requieren (Policía, Gendarmería, Hospitales, Municipios, entre otros) y de la merma en la formación de Pilotos que en el contexto actual de apertura y expansión de la actividad aerocomercial, menoscabará sin dudas la VISION que tiene esa

autoridad aeronáutica que es la de *“garantizar la seguridad y excelencia en el desarrollo integral de la aviación civil argentina”*.

Es por ello que en miras a los VALORES que tiene como rumbo esa autoridad aeronáutica *“competencia, confiabilidad, ética, trabajo en equipo y transparencia”*, con la única finalidad de seguir integrando la Comunidad Aeronáutica y compartiendo los valores antes mencionados es que en aras de seguir trabajando en equipo proponemos las siguientes soluciones para evitar lo inevitable si no cambiamos el rumbo.

## **1) MAYOR CELERIDAD Y FLEXIBILIDAD PARA LA APROBACION DE ACTIVIDAD AEREA COMPLEMENTARIA.-**

Ampliando lo dicho precedentemente, es importante recordar que los aeroclubes somos *“asociaciones civiles creada sin propósito de lucro, con la finalidad principal de promover la práctica, enseñanza y difusión del vuelo y sus técnicas afines, entre sus asociados y personas interesadas, con fines deportivos, de entrenamiento y fomento de la aviación”*, contribuyendo de esa manera al fomento del desarrollo de la aeronáutica civil y al logro de la conciencia aeronáutica en toda la sociedad.

Dicha noción responde a lo prescrito por el artículo 234 del código aeronáutico y decreto reglamentario N° 3039/73 y de allí la necesidad de que se trate de una asociación civil sin fines de lucro, precisamente por ser opuesta a todo elemento comercial, haciendo hincapié que los integrantes del aeroclub lo somos por un interés personal en volar y en promover la aviación, sin que esto suponga el objetivo de un beneficio económico u organización empresarial.

Con respecto a las diversas actividades que pueden cumplir nuestros aeroclubes, se encuentra las descriptas en el art. 2 del decreto 3039/73 como la de **a)** Traslado de personas; **b)** Traslado de correspondencia; **c)** Traslado de carga aérea; **d)** Observación aérea (búsqueda, inspección, control, cateo); **e)** Publicidad aérea; **f)** Trabajos a terceros en sus talleres habilitados, contando con la autorización respectiva de la autoridad aeronáutica y diferenciándolo claramente de los casos de taxi-aéreo, que obviamente es una forma de transporte aéreo no regular, siendo situaciones que se nos presentan a nuestros aeroclubes ocasionalmente, máxime si se tiene en consideración las distancias y lugares en que se ubican los distintos aeródromos o LADs, a los que solo se puede accederse con el tipo de aeronaves que nuestros aeroclubes poseen.

Por otro lado, cabe destacar que el adjetivo “complementarias” denota con claridad que lo comercial no es de la esencia ni de la naturaleza jurídica de nuestros aeroclubes y ello surge claramente de la relación entre los incisos a) y b) del art. 234 C.A., en cuanto que no debe el aeroclub competir con otras actividades afines. Incluso el decreto 2836/71 de Trabajo Aéreo prevé en su art. 4 la posibilidad que los aeroclubes de realizar actividades de trabajo aéreo, siempre que hayan sido debidamente autorizados de acuerdo con lo establecido en el art. 234 del código aeronáutico.

La norma mencionada, define en su primer párrafo a los aeroclubes que coincide con lo antes referenciado y en su segundo párrafo establece que *“En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades áreas comerciales **complementarias**, siempre que tal dispensa: 1) No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados; 2) Los ingresos que se recauden por tales servicios, se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del Aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica...”*(Sic.)

Claramente en los aeroclubes de la Patagonia, la necesidad pública de dicha actividad COMPLEMENTARIA es ostensible si se tiene en cuenta las distancias y los lugares donde se encuentran los distintos aeródromos o Lads, lo que lleva tácitamente a dar cumplimiento con el requisito de no afectar los intereses de otros explotadores aéreos, dado que por las características antes mencionadas, son en la mayoría de los casos de acceso restrictivo al tipo de aeronaves que poseen nuestros aeroclubes.

Por todo lo expuesto, siendo que la actividad aérea complementaria es de suma importancia para la subsistencia de los aeroclubes de la Patagonia y siendo que con ello se podría poner el rumbo a la autosuficiencia económica, es que exhortamos a esa autoridad aeronáutica a darle mayor celeridad y flexibilidad a los trámites requeridos por los aeroclubes de la Patagonia en el marco del art. 234 del Código Aeronáutico y decreto reglamentario N° 3039/73, como son la de dar cumplimiento con los requisitos de dichas normas, mediante la digitalización de todas las presentaciones en el marco del proceso de modernización del estado, expidiéndose la autoridad de aplicación a la mayor brevedad posible y evitando que cada aeroclub este obligado de contratar gestores en la ciudad de Buenos Aires con la única finalidad de realizar las presentaciones documentales en soporte papel y de ser meros informantes de las distintas resoluciones u observaciones que a cada tramite se le efectuó.

Que ello se requiere con fundamento en la reforma introducida por el decreto 27/2018 y en mérito de lo dispuesto por la ley 25.506 que en su art. 128 establece “...*que los documentos oficiales electrónicos firmados digitalmente, expedientes electrónicos, comunicaciones oficiales, notificaciones electrónicas y domicilio especial constituido electrónico de la plataforma de trámites a distancia y de los sistemas de gestión documental electrónica que utilizan el Sector Público Nacional, las provincias, el Gobierno de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, municipios, Poderes Judiciales, entes públicos no estatales, sociedades del Estado, entes tripartitos, entes binacionales, BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, en procedimientos administrativos y procesos judiciales, tienen para el Sector Público Nacional idéntica eficacia y valor probatorio que sus equivalentes en soporte papel o cualquier otro soporte que se utilice a la fecha de entrada en vigencia de la presente medida, debido a su interoperabilidad que produce su reconocimiento automático en los sistemas de gestión documental electrónica, por lo que no se requerirá su legalización...*”(Sic).

Si bien, se restringe la afectación a transporte aéreo de aeronaves con más de 12 años desde el último overhaul con base en el artículo 7 inc. C de la Circular de Asesoramiento (43/50) que no reviste fuerza legal cuando el propio fabricante autoriza la operación de la aeronave bajo un programa de mantenimiento por condición, pero teniendo en cuenta que para aviación general se puede habilitar por condición, como resultan ser la mayoría de las aeronaves que poseen nuestros Aeroclubes, es que se solicita la incorporación a transporte aéreo de aeronaves mono-motores o bimotores a pistón aun cuando desde el último overhaul exista más de 12 años de antigüedad, siempre y cuando existan horas remanentes de motor, el fabricante admita un programa de mantenimiento por condición y se cumpla con un control de mantenimiento más estricto, como ya existen antecedentes en esta Administración Nacional de Aviación Civil. A tal efecto, estamos a su disposición para efectuar los controles requeridos para verificar el estado y funcionamiento que ustedes nos soliciten para nuestras aeronaves que resulten ser mono-motores o bimotores a pistón, como por ejemplo análisis espectrométricos de aceite, parámetros, y todas las inspecciones que ustedes consideren.

Lo aquí mencionado tiene sustento legal, entre otras cosas, en el acuerdo bilateral vigente entre la República Argentina y Estados Unidos de América, firmado el 07/1991 (U.S./REPUBLIC OF ARGENTINA BILATERAL AIRWORTHINE SS AGREEMENT), donde tanto la RAAC 23 (certificación de producto aeronáutico) y la 25 (certificación aeronave

transporte) adoptan plenamente la normativa americana (FAR 23 y 25), por ello resulta contradictorio por un lado adoptar plenamente normativa americana sobre aeronavegabilidad y luego con base en una Circular de Asesoramiento discriminar a las aeronaves con el ultimo overhaul realizado hace mas de doce años cuando aun tiene una importante cantidad de horas remanentes por delante, como en casi todos los caso lo indica el propio fabricante de los motores en cuestión estableciendo un programa de mantenimiento por condición.

En igual sentido la RAAC 25 sostiene: “Para la emisión de los Certificados Tipo de los aviones de categoría transporte, será adoptada íntegramente la Parte 25 (FAR 25) del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, en idioma inglés, con todas sus enmiendas y Apéndices”, de donde resulta clara la adopción de la normativa sobre aeronavegabilidad americana, dentro de la cual no surge limitación alguna de plano para afectar aeronaves con overhaul mayor a doce años, como la que surge de una simple Circular de Asesoramiento 43/50, la cual resulta solamente ello, una circular de asesoramiento, no resultando la misma óbice alguno para poder afectar a transporte complementario las aeronaves que poseemos los Aeroclubes a los que representamos, ya que si se permite un programa de mantenimiento por condición a aeronaves de aviación general, no existe fundamentación que obligue a discriminarla de las aeronaves a afectar a transporte, ya que la seguridad operacional en juego es la misma y el prisma para su evaluación continuada debe ser el mismo, ello bajo pena de violar la doctrina de los actos propios de la Administración y la igualdad ante la ley (art. 16 de la Constitución Nacional).-

A mayor abundamiento la RAAC 135.421 dispone expresamente: “Requisitos adicionales de mantenimiento (a) Cada explotador que opera una aeronave con Certificado Tipo obtenido para una configuración de asientos de pasajeros (excluyendo los asientos de los pilotos) de 9 o menos, debe cumplir con los Programas de Mantenimiento recomendados por el fabricante ***o con un Programa Aprobado por la Autoridad Aeronáutica para cada aeronave, motor, hélice, rotor, como así también cada ítem del equipamiento de emergencia requerido por estas regulaciones***” Es decir, no solo se puede recurrir a la falta de razonabilidad de la Circular de Asesoramiento en crisis a la luz de la normativa , sino también a la propia normativa sobre transporte que habilita a esta Autoridad Aeronáutica a establecer un programa de mantenimiento para cada aeronave, sin tener que recurrir prima facie y sin discusión a la eliminación de la aeronave dentro de la categoría transporte con base en la circular mencionada.

## **2) EXENCIONES IMPOSITIVAS Y/O FONDOS DE FOMENTO PARA LOS AERoclUBES DE LA PATAGONIA.-**

En mérito de lo antes expuesto, teniendo en consideración la delicada situación de los aeroclubes de la Patagonia, en cuanto a que pelagra su subsistencia de no mediar políticas públicas que permitan tender a la autosuficiencia y a seguir cumpliendo el rol fundamental para lo cual fueron creados como el fomento del desarrollo de la aeronáutica civil y al logro de la conciencia aeronáutica en toda la sociedad, es que con la propuesta del punto anterior se pretende regularizar una situación que permite el ingresos de fondos genuinos a nuestras instituciones para tender a la autosuficiencia.

Otro mecanismo para lograr dicha meta es trabajar sobre los costos, especialmente en cuanto al combustible, repuestos y seguros, básicamente los tres pilares del costo que se traslada a los valores de la hora de vuelo.

Por ello proponemos que trabajemos en conjunto para lograr un proyecto de ley que exima a los aeroclubes organizados como asociaciones civiles sin fines de lucro de impuestos nacionales y/o provinciales que graven el combustible, los repuestos y los seguros de las aeronaves de la que somos explotadores.

Asimismo y sin necesidad que se sancione una ley, por las facultades que posee esa Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en conjunto con el Ministerio de Transporte de la Nación al cual depende como organismo descentralizado, proponemos que trabajemos en conjunto para generar rápidamente un fondo de fomento de las actividades de los aeroclubes que permita morigerar los costos que debemos soportar para que podamos seguir promoviendo *“la práctica, enseñanza y difusión del vuelo y el fomento de la aviación”*, incorporándolo en el Plan de Gestión Estratégica o en el Plan de Operaciones Anual de ese organismo.

Todas estas acciones y las que surjan en el futuro, podrán canalizarse en el marco del departamento de planes, programas y proyecto dependiente de la unidad de planificación y control de gestión conforme ANEXO 1 B Resolución ANAC N° 603/2012, cuyas acciones son las de:

- 1.- Elaborar los objetivos, estrategias, planes, programas y proyectos vinculados con el desarrollo de la aviación civil y las políticas establecidas para la industria de la aviación civil en general y para la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) en particular.

2.- Participar en la definición de políticas y estrategias relacionadas con el desarrollo y fomento a la aeronáutica civil a nivel nacional, evaluando su impacto local, regional e internacional, y en la elaboración y actualización del Plan Nacional de Transporte Aéreo, según los preceptos de la legislación vigente.

3.- Asistir en la elaboración, actualización y difusión del Plan Estratégico de la institución, controlar su materialización y evaluar su ejecución, verificando que cada uno de los planes y proyectos (de inversión, de desarrollo, de capacitación, de seguridad, etc.) sean coherentes con las políticas y objetivos nacionales.

4.- Asesorar en la planificación presupuestaria y administración de los recursos financieros en coordinación con los responsables de todas las unidades técnico-operativas, para la elaboración del Plan Operativo Anual de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) y proponerlo para su aprobación por la autoridad competente.

5.- Formular los proyectos que requiera la institución para su funcionamiento y desarrollo determinando las prioridades de inversión y evaluar el grado de avance y cumplimiento de los que se encuentren en ejecución.

6.- Participar en la elaboración del anteproyecto de Presupuesto Anual y Plurianual de la institución, en particular en lo que respecta a inversiones en infraestructura y equipamiento, teniendo en cuenta los objetivos del Plan Estratégico.

7.- Coordinar con la Dirección General Legal, Técnica y Administrativa la elaboración del Plan Operativo Anual de la ANAC, junto a los responsables de todas las unidades técnico-operativas y elevarlo para su aprobación e implementación.

8.- Elaborar y proponer políticas y estrategias relacionadas con el desarrollo y fomento de la aeronáutica civil a nivel nacional y regional, para su tratamiento por el COMITE DE SEGURIDAD OPERACIONAL (CSO) o su incorporación en el Plan de Gestión Estratégica o en el Plan de Operaciones Anual, o propiciar ante el Administrador su incorporación a los objetivos estratégicos nacionales para la aviación civil, según corresponda.

9.- Analizar la política de derechos, tarifas y tasas de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), teniendo en cuenta la

evolución de los costos y la definición de los aspectos presupuestarios, y proponer los ajustes o actualizaciones que se estimen convenientes.

En este sentido debemos destacar el reciente decreto 1205/2016, publicado con fecha 30/11/2016 en el Boletín Oficial, que intenta flexibilizar en gran medida la importación de bienes usados y repuestos; entre ellos, las aeronaves de hasta 2 toneladas de peso en vacío, donde quedan comprendidas la mayor cantidad de aeronaves de la aviación general, para instrucción y trabajo aéreo, aunque tampoco queda exento de críticas, debido a la técnica legislativa utilizada y a la pérdida de una gran oportunidad para derogar el ya mencionado decreto 2646/12.

No resulta ocioso mencionar que el artículo 2 de dicho decreto incorpora como Anexo III de la Resolución N° 909 de fecha 29 de julio de 1994 del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, los bienes comprendidos en las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (N.C.M.) contempladas en el mencionado Anexo, entre las cuales se encuentran las aeronaves de menos de dos toneladas de pesos en vacío y hasta de cinco toneladas mono-motores. Estas tributarán un derecho de importación del SIETE POR CIENTO (7%) y no un 28 como hasta ese momento tributaban, modificación que resultaba imperiosa y urgente ya que la carga tributaria para importar una aeronave de menos de dos toneladas de pesos en vacío hasta noviembre de 2016 superaba el 59% sobre el valor CIF de la aeronave.

Si bien la intención es buena, no resulta coherente que una aeronave usada de menos de dos toneladas de peso en vacío tribute un derecho de bienes usados del 7% y una aeronave de más peso (y hasta 15.000kg) o multimotor de hasta 7.000 kilos tribute un 6% (Posición arancelaria 880230), irracionalidad tributaria que no posee sustento racional o normativo alguno violentando lo normado por el art. 17, 28 y 33 de la Constitución Nacional.

Este régimen de flexibilidad y cambio que pretende promover el gobierno nacional, conjuntamente con la Revolución de los Aviones y el destacado papel que la seguridad operacional tiene en esta actividad, también fomentada desde el Ministerio de Transporte y de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, se da de bruces con la asfixiante presión tributaria que descansa sobre las aeronaves importadas, reiteramos, “que no se producen en el país”, y que pone en crisis la seguridad operacional con un parque aeronáutico de antigüedad rayano a los 50 años!.



Entre los obstáculos mencionados que enfrenta nuestra aviación debemos destacar la gravedad e incoherencia normativa de aplicarle impuestos internos a estos bienes conforme ley 24.674, con base en la premisa de que las mismas resultan ser objetos suntuarios y/o están destinadas a recreo o deportes, no encontrándose claramente determinadas la exenciones de dicho impuesto, además, de que las establecidas por el Decreto Reglamentario resulta taxativo y contradictorio con la normativa aeronáutica en materia de trabajo aéreo, transporte e instrucción aeronáutica.

El art. 1 de la ley 24.674 define: “ARTICULO 1º — Sustituyese el texto de la Ley de Impuestos Internos, texto ordenado en 1979 y sus modificaciones, por el siguiente: Artículo 1º: Establécense en todo el territorio de la Nación los impuestos internos a los tabacos; bebidas alcohólicas; cervezas; bebidas analcohólicas, jarabes, extractos y concentrados; automotores y motores gasoleros; servicios de telefonía celular y satelital; champañas; **objetos suntuarios y vehículos automóviles y motores, embarcaciones de recreo o deportes y aeronaves**, que se aplicarán conforme a las disposiciones de la presente ley”.

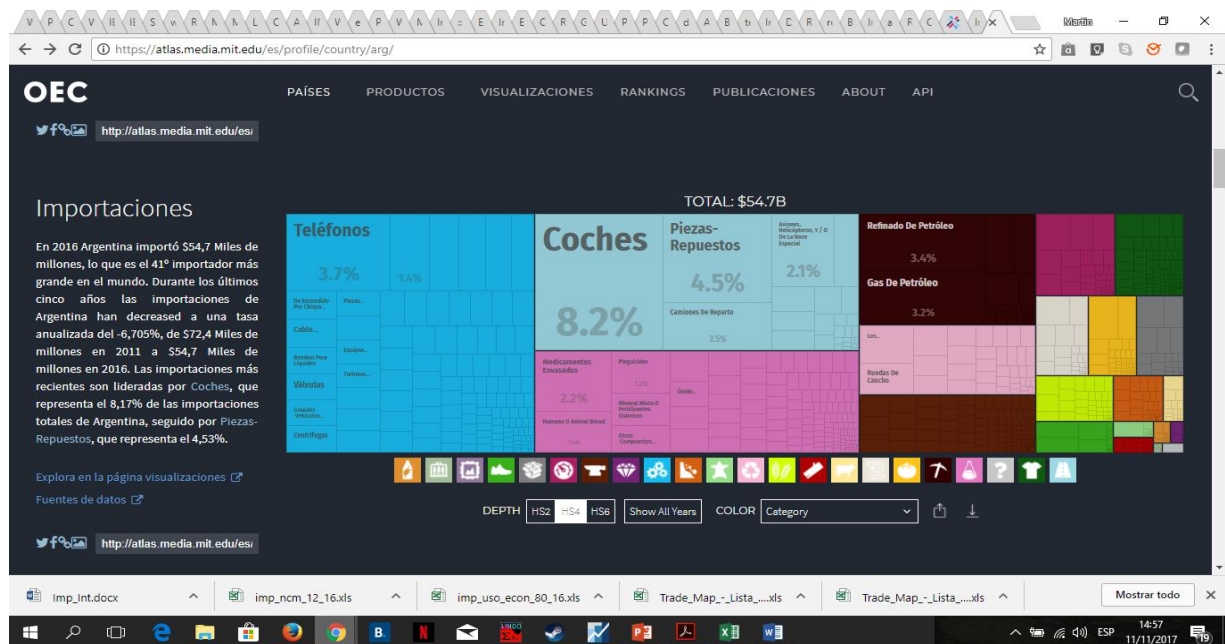
En el artículo 38 se especifica: “Artículo 38: Están alcanzados por las disposiciones del presente Capítulo, sin perjuicio de la aplicación del impuesto previsto en el Capítulo V, los siguientes vehículos automotores terrestres: f) Las aeronaves, aviones, hidroaviones, planeadores y helicópteros concebidos para recreo o deportes”.

**Sin perjuicio que la aeronave no es un vehículo terrestre como erróneamente reza la norma, la misma determina la aplicación del impuesto interno para aeronaves dedicadas a recreo o deportes, lo cual se da de bruces con el decreto ley 12.507/1956 en cuyo artículo 14 reza (hoy vigente): “El Gobierno federal continuará fomentando las instituciones aerodeportivas, procurando que éstas en forma progresiva, alcancen su autosuficiencia económica”. Ya no hablamos de un decreto o una declaración de principios, sino de una ley que no se está cumpliendo, desde el fomento derivado el pago de combustibles así como los que se mencionan a continuación.**

Es decir, por un lado se pretende fomentar la actividad , y por el otro se le aplica impuesto interno desproporcionado (hoy en el orden del 23.7%) por desarrollar actividad de recreo o deportiva, lo cual resulta una incoherencia normativa aeronáutica que lesiona la actividad aeronáutica nacional sin fundamento jurídico alguno más que la recaudación

desproporcionada de un bien que en los últimos años ha sufrido sus peores momentos históricos con niveles de importación notoriamente bajos (ver cuadro anexo), y por tanto dejando en el olvido el parque aeronáutico nacional.

Por otro lado, el impuesto interno resulta un impuesto que no es recuperable por vía de otro incentivo fiscal o compensación algún, siendo simplemente un tributo con fin meramente recaudatorio que recae en bienes que no se producen en el país y que tienen un volumen de incidencia muy menor a los restantes bienes importados, obstaculizando el crecimiento de la aviación argentina, ya que no existe una línea de producción nacional que sea acompañada de una financiación para los aeroclubes que permita acceder a las mismas.



Como puede verse, las importaciones en el año 2016 (año donde tuvo una pequeña alza en las importaciones), representan al Estado Nacional solo un 2.1% del total de importaciones que recibe nuestro país, por tanto un valor ínfimo que con la grave presión tributaria va a seguir disminuyendo y con eso la actividad aeronáutica. (FUENTE Observatorio Económico del MIT: <https://atlas.media.mit.edu/es/>)

Por otro lado el Decreto Reglamentario 296/97 (modificado por el Decreto 290/2000 y 384/2000), en su artículo 73 reza: “Los vehículos automotores para el transporte de personas, concebidos como autobuses, colectivos, trolebuses, autocares, coches ambulancias y coches celulares, las embarcaciones destinadas al servicio de ambulancias, servicio postal o servicios

funerarios y las *aeronaves afectadas a la explotación de servicios aéreos comerciales regulares, a trabajos aéreos tales como fumigación y servicio postal, están excluidos del gravamen de este Capítulo*”

Este decreto posee severos defectos y letales efectos en la actividad aeronáutica, ya que no contempla el transporte aéreo no regular (que también resulta ser una actividad comercial y no una meramente deportiva, de recreo o suntuario, sino que es fuente de trabajo argentino genuino) y además restringe el concepto de trabajo aéreo a Fumigación o Servicio postal, ya que en materia tributaria al igual que en derecho penal rige el principio de legalidad (art. 18 de la Constitución Nacional) y por tanto aquello que no es expresamente escrito en el tipo tributario no puede ampliarse o interpretarse de forma analógica, por lo tanto otras actividades que son trabajo aéreo no están expresamente comprendidas en el mencionado decreto (y ha sido materia de judicialización con jurisprudencia del Tribunal Fiscal de la Nación que ha aplicado la letra pura de la norma-decreto sin permitir otras exenciones).

Así ha quedado plasmado en el Grupo de Enlace AFIP – Consejo Profesional de Ciencias Económicas - Acta de la reunión Anexo I del 24/05/06 en los siguientes términos: “El inciso f) del artículo 38 de la Ley de Impuestos Internos grava las aeronaves, aviones, hidroaviones, planeadores y helicópteros **concebidos para recreo o deportes.**”

Por su parte, el artículo 73 del decreto reglamentario excluye del citado gravamen a las aeronaves afectadas a la explotación de servicios aéreos comerciales regulares, a trabajos aéreos tales como fumigación y servicio postal. Es evidente que el citado artículo 73 del Decreto Reglamentario restringe los conceptos exceptuados del gravamen porque la ley sólo grava a las aeronaves, aviones, etc. concebidos para recreo o deportes.

El problema es que la DGA (Dirección General de Aduanas) no permite nacionalizar la aeronave si antes no se ha pagado –entre otros- los impuestos internos correspondientes. Al respecto, el Sistema María de Aduanas tiene sólo dos opciones para no gravar la misma: “Transporte de pasajeros y/o cargas **destinadas a esas actividades**, como así también utilizadas en la defensa y seguridad”, y las “Aeronaves **afectadas** a la explotación de servicios aéreos comerciales regulares, a trabajos aéreos como fumigación y servicio”.

En consecuencia, a pesar de que la importación de una aeronave utilizada como transporte de pasajeros para uso particular de la empresa no está alcanzada por el impuesto, para poder

nacionalizarla debe pagar el impuesto interno correspondiente en la DGA, porque ésta aplica solamente las exclusiones contenidas en el artículo 73 del Decreto Reglamentario”, ***Esto lleva a que solo se excluyan del impuesto a las aeronaves en los supuestos del artículo 73 del Decreto Reglamentario y ni siquiera a la letra clara de la ley que solo gravaría (aun con las críticas señaladas) a las aeronaves para recreo o deporte***, otra incongruencia normativa grave que debería llevar a planteos de constitucionalidad y legalidad ante los tribunales.

Por otro lado, y no menor, resulta lo normado por el Decreto 2836/71 que regula el Trabajo Aéreo en la República Argentina. El mismo reza en su artículo 1.- El trabajo aéreo a los fines de la aplicación del presente decreto comprende la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas en función complementaria de aquellas, excluidos los servicios de transporte aéreo. En particular, se consideran actividades de trabajo, las siguientes **1.-** Agroaereos: rociado, espolvoreo, siembra, aplicación de fertilizantes, combate de la erosión, defoliación, protección contra las heladas, persecución de animales dañinos. **2.-** Fotografía: acrofotogrametría, prospección, magnetometría, detección, medición, sentillametría, filmación, relevamientos fototopográficos, oblicua. **3.-** Propaganda: sonora, arrastre de cartel y/o manga, pintado de aeronaves, arrojado de volantes, luminosa, radial, con humo. **4.-** Inspección y vigilancia: combate contra incendios de bosques y campos, control de líneas de comunicaciones, niveles de agua, sistemas de riego, embalses y vertientes, vigilancia de oleoductos, gasoductos, búsqueda y salvamento, control y fijación de límites. **5.-** Defensa y protección de la fauna: siembra en lagos y ríos, sanidad animal, arreo de ganado, control de alambrados, control de manadas. **6.-** Pesca: localización de cardúmenes. **7.-** Exploraciones petrolíferas, yacimientos minerales. **8.-** Montaje y construcción de cimientos para Torres metálicas de perforación, levantamientos y trabajos de arqueología y geología, construcción de obras hidroeléctricas, puentes y oleoductos. **9.- *Otras actividades que se realicen mediante el empleo de aeronaves, sin tener como fin transportar personas o cosas.***” (el destacado pertenece a nuestro Asesor legal).

Este decreto regula todas las actividades que son consideradas trabajo aéreo en territorio nacional, por eso no se entiende como el Decreto Reglamentario de la ley de impuestos internos solo lo reduce a Fumigación y correo postal, entendiendo que tenemos un claro enfrentamiento normativo que debe zanjarse de forma urgente a fin de evitar mayores daños a la aviación argentina con normativa contradictoria y que funciona en desmedro del

usuario, debiendo primar la ley especial sobre la materia aeronáutica y no la tributaria que resulta general.

Por otro lado al disponer el inc. 9 “Otras actividades...” debería entenderse también la instrucción aeronáutica tan importante en nuestro país, ya que la finalidad no es transportar personas o cosas sino brindar instrucción aeronáutica y así deberían emitirse los Certificados de Explotador de Trabajo Aéreo expedidos por la autoridad aeronáutica, lo que implicaría una reducción impositiva a las escuelas de vuelo y también a los aeroclubes, ya que estos últimos y de acuerdo a lo normado por el art. 234 pueden realizar actividades lucrativas siempre que “se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del Aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica”, resultando la instrucción una de las actividades principales de todo aeroclub, pero que por decisión de la Autoridad Aeronáutica al aeroclub que realiza dicha actividad y que por tanto es trabajo aéreo, no se le emite el Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo y por tanto las aeronaves que estas entidades adquieren se encuentran sujetas al impuesto interno.

Como si esto fuera poco, días pasados el Gobierno Nacional anuncio el aumento en la alícuota del impuesto interno para aeronaves que pasaría del 10% al 20% (aunque al tener una tasa efectiva, el aumento sería de alrededor del 23.75%), lo cual profundiza la gravedad del tema en trato y coloca en seria crisis al sector aeronáutico. (VER ANEXO 1 DE ESTADISTICAS MENSUALES: TENDENCIA DECRECIENTE).

Hay que destacar que un decreto que aumentara hoy la alícuota sería contradictorio contra los propios actos de la administración al sancionar el Decreto 1205/16 arriba tratado, donde por un lado se quiso flexibilizar y reducir los tributos aduaneros para bienes usados y por el otro lado se pretende aumentar los internos, perdiendo toda lógica la política nacional de “Revolución del Aire” y terminando en contramano de sus propios actos, sin visualizar la realidad normativa que regula la actividad aeronáutica y la ínfima capacidad de recaudación que el Estado puede lograr con bienes que son importados en escasa cantidad como se demostró en párrafos anteriores.

Además, se sanciona recientemente el Tratado de Cape Town con potencias extranjeras, sancionado por ley 27.357, el cual, a grandes rasgos, flexibiliza las garantías y el financiamiento extranjero para la adquisición de aeronaves y motores de aeronaves, otorgando

mayor seguridad jurídica a las operaciones de estas características y lo que resulto en la práctica en una reducción en la tasa de interés al momento de adquirir aeronaves (como ha pasado con parte de la flota recientemente adquirida por Aerolíneas Argentinas), beneficio que se encuentra con el obstáculo de un impuesto interno que ahora se pretende además aumentar su alícuota y que por tanto los esfuerzos para sancionar una ley y un tratado internacional terminan echándose por tierra al elevar la presión tributaria sobre el contribuyente y usuario.

En resumen: debemos tomar una decisión urgente si la voluntad es volver a tener un parque aeronáutico en condiciones de seguridad operacional optimas y sobre todo si queremos tener una política de Revolución de los aviones, teniendo como norte el Fomento de la Aviación Civil que debería estar en las entrañas de esta Administración Nacional de Aviación Civil, ampliando la competencia y generando nuevas fuentes de trabajo, ya que sino le damos ordenamiento y coherencia normativa al complicado entramado de normas que circundan a la actividad aeronáutica, solo habrá quedado esa revolución en una expresión de deseo muy distante de la realidad.

No nos olvidemos que para tener revolución de aviones necesitamos pilotos, y ellos se forman en nuestros Aeroclubes, sin parque aeronáutico es imposible brindar instrucción y por tanto la cadena de suministro de pilotos se rompe, como ha pasado los últimos años.

Cerramos con palabras del Director Nacional de Transporte Aéreo el Dr. Hernán Gómez en la entrevista que diera recientemente al diario especializado Aeromarket: ***“Creo que la aviación es sistémica e interdisciplinaria por definición. Lleva años formarse y uno nunca termina de hacerlo. Por su alto contenido técnico la aviación es una actividad donde no hay lugar para la improvisación. Precisamente debemos dejar de improvisar y tomar consciencia de lo interdisciplinario de la actividad aeronáutica y aplicar las normas que se encuentran disponibles de forma correcta, la improvisación nos ha llevado a estar muy alejados de los países limítrofes en la materia y años luz del resto del mundo en materia aeronáutica y si seguimos en este andarivel cada vez nos alejaremos más, ya que la aeronáutica del transporte se nutre de la aviación general, sin esta última no existe aviación comercial.-”***

### **3) PEDIDO DE INSPECTORES PARA AERODROMOS Y EXÁMENES PARA AERoclUBES DE LA PATAGONIA.**

Por último es importante que se tome conocimiento que, como sucede en muchos casos, los aeroclubes no solo son explotadores sino también propietarios de Aeródromos, la actividad aeronáutica se desarrolla normalmente en el espacio aéreo, pero esta actividad requiere, ineludiblemente una organización terrestre puesta a su servicio y de la eficacia de su organización e infraestructura depende su funcionamiento de acuerdo a las exigencias de la Autoridad Aeronáutica es por ello que, se nos hace cada vez más difícil poder disponer de inspectores de aeródromos que recorran, fiscalicen y nos asesoren respecto al cumplimiento de las normas en pos de la seguridad operacional de la actividad.

Como ocurre en otras regiones sería conveniente se considere disponer para la Patagonia de una Oficina DNSO que facilite la foliación y disponga de Inspectores para tomar los distintos exámenes a nuestros alumnos, pilotos o instructores.

Ello no solo tiene su causa en las problemáticas antes mencionadas sino también en la poca dinámica que tienen los trámites al momento de requerir un instructor en esa autoridad de aplicación.

También se debe considerar que resulta muy oneroso realizar trámites como el foliado cuando se debe trasladar el interesado a Buenos Aires teniendo la Autoridad Aeronáutica los recursos y los medios para hacerlos en la región Patagónica.

Es vital para nuestros aeroclubes, que podamos contar con inspectores de forma periódica y así evitar, por ejemplo, la frustración de alumnos que siendo futuros y prometedores pilotos dejan el curso por cuanto transcurre demasiado tiempo, incluso venciendo las horas, desde que están en condiciones reglamentarias de rendir hasta que se dispone esa autoridad de aplicación de asignar un inspector y fijar una fecha.

Esta problemática, solo la padecemos los aeroclubes que se encuentran lejanos de la ciudad de Buenos Aires, dado que si bien existe una pseudo descentralización en distintas direcciones regionales (Dirección Regional Centro, Oeste, Este y Sur) en los hechos todo tramita en la sede central en aquella ciudad.

La solución que proponemos es que dentro del universo de pilotos instructores con miles de horas de experiencia que actualmente existen en cada zona de influencia de nuestros aeroclubes, se designen inspectores ad-hoc en cada una de las direcciones regionales de dicho

organismo, los que serán designados aleatoriamente en cada requerimiento de algún aeroclub mediante un procedimiento que garantice celeridad y transparencia.

De esa manera no solo podremos tramitar las solicitudes en la dirección regional que nos corresponde geográficamente sino que también contaremos con un inspector que conoce la zona, conoce la idiosincrasia del lugar, conoce las condiciones meteorológicas, conoce los aeroclubes, conoce como trabajan y conoce la calidad de sus escuelas de vuelo.

En mérito de todo lo expuesto, es que respetuosamente venimos por el presente a solicitarles que nos ayuden a ayudarlos a cumplir su MISIÓN, mediante su VISIÓN y respetando su VALORES.

Por último, deseamos informar que el presente trabajo ha sido elaborado por los Aeroclubes de la Patagonia, a saber: **Comodoro Rivadavia** (Chubut) **Catriel** (Río Negro), **Neuquén** (Neuquén), **General Roca** (Río Negro), **Trelew** (Chubut), **Rawson** (Chubut), **Esquel** (Chubut), **Allen** (Río Negro), **Sarmiento** (Chubut), **Las Heras** (Santa Cruz), **Perito Moreno** (Santa Cruz), **Puerto San Julián** (Santa Cruz), **Puerto Santa Cruz** (Santa Cruz), **Comandante Luis Piedrabuena** (Santa Cruz), **Río Grande** (Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur), **Bariloche** (Río Negro), **El Bolsón** (Río Negro), **Río Turbio** (Santa Cruz), **El Calafate** (Santa Cruz), **Puerto Madryn** (Chubut) y **Tolhuin** (Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur), en conjunto con la Federación Argentina de Aeroclubes, **FADA** a través de su asesor legal, Dr. Martín Pratto Chiarella, destacando que los alcances de los temas aquí planteados, incumben a **TODOS** los Aeroclubes Argentinos.

A la espera de una pronta y favorable respuesta, lo saludamos muy atentamente,



**DIEGO DANIEL MARTINEZ**  
Secretario

**DANIEL AGUSTÍN SANTOS**  
Presidente



## ANEXO 1

Estadísticas mensuales de importación de aeronaves menores a 2 TN pesos en vacío a pistón. Se puede observar tendencia claramente decreciente. (Fuente: INDEC - Gráfico y estudio estadístico elaborado por Jetlex Aviation).

