

**SESIONES ORDINARIAS**  
**2015**  
**ORDEN DEL DÍA N° 2163**

**Impreso el día 19 de junio de 2015**  
Término del artículo 113: 30 de junio de 2015

**COMISIONES DE TRANSPORTES, DE LEGISLACIÓN  
DEL TRABAJO Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA**

**SUMARIO:** Servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina. Institución como servicio público esencial. (45-S.-2015.)

- I. Dictamen de mayoría.
- II. Dictamen de minoría.
- III. Dictamen de minoría.
- IV. Dictamen de minoría.
- V. Dictamen de minoría.

*Martínez. – Mayra S. Mendoza. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Nanci M. A. Parrilli. – Juan M. Pedrini. – Ramona Pucheta. – Oscar A. Romero. – Carlos G. Rubin. – Aída D. Ruiz. – Walter M. Santillán. – Eduardo Santín.*

En disidencia total:

*Fernando Sánchez.*

I

**Dictamen de mayoría\***

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión por el cual se establecen como servicio público esencial los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 11 de junio de 2015.

*María E. Zamarreño. – Héctor P. Recalde. – Roberto J. Feletti. – Mariela Ortiz. – Juan D. González. – María L. Alonso. – José R. Uñac. – Andrés R. Arregui. – Luis E. Basterra. – María del Carmen Bianchi. – Luis F. J. Cigogna. – Marcos Cleri. – Alfredo C. Dato. – Edgardo F. Depetri. – Ana C. Gaillard. – María T. García. – Carlos E. Gdanský. – Ana M. Ianni. – Evita N. Isa. – Manuel H. Juárez. – Juan C. I. Junio. – Carlos M. Kunkel. – Gustavo J. Martínez Campos. – Oscar Anselmo*

\* Art. 108 del Reglamento.

Buenos Aires, 27 de mayo de 2015.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – La prestación de los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina constituyen un servicio público esencial, en los términos del artículo 24 de la ley 25.877.

Art. 2° – El servicio público de navegación aérea comprende:

- a) La gestión del tránsito aéreo (ATM), incluyendo los servicios de tránsito aéreo (ATS);
- b) La gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y la gestión del espacio aéreo (ASM);
- c) Los servicios de información aeronáutica (AIS);
- d) El servicio de comunicaciones aeronáuticas (COM);
- e) El Sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS);
- f) El servicio de búsqueda y salvamento (SAR); y

- g) El servicio meteorológico para la navegación aérea (MET).

Art. 3° – A los fines de la presente ley, se entiende por:

- a) Servicio de tránsito aéreo: expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo);
- b) Servicio de control de tránsito aéreo: servicio suministrado con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves, y en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- c) Servicio de control de área: servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control;
- d) Servicio de control de aproximación: servicio de control del tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados;
- e) Servicio de control de aeródromo: servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo;
- f) Servicio de información de vuelo: servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de vuelos;
- g) Servicio de alerta: servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga;
- h) Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo: servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelos IFR;
- i) Servicio de información aeronáutica (AIS): servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
- j) ARO: oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo;
- k) Servicio de comunicaciones aeronáuticas (COM): servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico;
- l) Sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS). Comunicaciones: servicio encargado de difundir toda la información aeronáutica, meteorológica y de seguridad aérea entre las estaciones terrestres. Navegación:

aquellas dependencias/instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves posicionamiento e información temporal. Vigilancia: aquellas dependencias/instalaciones y servicios usados para determinar las respectivas posiciones de las aeronaves con el fin de permitir una separación segura;

- m) Gestión del tránsito aéreo (ATM): administración dinámica e integrada –segura, económica y eficiente– del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de influencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra;
- n) Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM): servicio establecido con el objeto de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo, asegurando que sea utilizado al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito sea compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente;
- o) Gestión del espacio aéreo (ASM): proceso por el cual se seleccionan y aplican las opciones de organización y otras alternativas en cuanto a la provisión de servicios para satisfacer de modo óptimo las necesidades de los usuarios del espacio aéreo;
- p) Sistema de gestión de la seguridad operacional: enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios;
- q) Servicio de búsqueda y salvamento (SAR): desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación, búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones;
- r) Servicio meteorológico para la navegación aérea (MET): especialidad de la meteorología que se ocupa del estudio de ésta en relación con la aviación o en general con la aeronáutica;
- s) Servicios auxiliares a la navegación aérea: aquéllos que sin formar parte de los servicios de navegación aérea (ANS) resultan necesarios para garantizar la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, tales como servicio de sanidad aeronáutica; servicio de extinción de incendios, infraestructura aeronáutica, y cualquier otro que sirva exclusivamente a tales fines;

Art. 4° – La actividad desplegada en el marco del servicio público de navegación aérea debe garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, respetando los parámetros de seguridad operacional establecidos o a establecerse por el Sistema Nacional de la Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación Civil del Estado argentino.

Asimismo, debe promover la innovación tecnológica, capacitar y facilitar la capacitación y profesionalización del personal conforme a estándares internacionales, asegurar el compromiso ambiental, garantizar la representación de la comunidad aeronáutica, gestionar con eficacia y eficiencia, establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional conforme lo establecido o a establecerse por el Sistema Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil del Estado argentino, crear y dar cumplimiento a un plan de negocios que equilibre la seguridad operacional y el respeto de los derechos de los trabajadores, alcanzar un liderazgo en la región, lograr el auto financiamiento y reinvertir en dicha actividad las ganancias que se obtengan.

Art. 5° – El servicio público de navegación aérea se desarrolla en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de la República Argentina.

Art. 6° – Créase la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales, 19.550 (t. o. 1984), y sus modificaciones que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tiene por objeto la prestación del servicio público de navegación aérea, de conformidad con los alcances previstos en el artículo 2° de la presente ley, con excepción de los servicios de navegación aérea prestados por el Ministerio de Defensa en los aeródromos que por razones de defensa nacional se enuncian en el Anexo I de la presente ley.

Art. 7° – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) se integra por el Ministerio del Interior y Transporte y el Ministerio de Defensa.

Art. 8° – Se delega en el Ministerio del Interior y Transporte y el Ministerio de Defensa, o en el funcionario a quien éstos designen, el ejercicio de los derechos societarios que le correspondan al Estado nacional por su participación en el capital accionario de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 9° – El Ministerio del Interior y Transporte debe aprobar dentro del plazo de diez (10) días corridos, desde la entrada en vigencia de la presente ley, el acta constitutiva y el estatuto societario de la Empresa

Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 10. – La Escribanía General del Gobierno de la Nación tiene a su cargo la protocolización del acta constitutiva y del estatuto societario a que se refiere el artículo precedente, así como de toda actuación que fuere menester elevar a escritura pública.

Art. 11. – El Ministerio del Interior y Transporte y el Ministerio de Defensa están facultados para firmar las correspondientes escrituras públicas, en forma conjunta y suscribir e integrar el capital social con facultades para realizar todos aquellos actos que resulten necesarios para la constitución y puesta en marcha de la sociedad.

Art. 12. – Dispóngase la inscripción respectiva ante la Inspección General de Justicia y demás registros públicos pertinentes, a cuyo fin asimilase la publicación de la resolución aprobatoria del acta constitutiva y de los estatutos de la sociedad en el Boletín Oficial de la República Argentina a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley de Sociedades Comerciales, 19.550 (t.o. 1984), y sus modificatorias.

Art. 13. – El Ministerio del Interior y Transporte debe supervisar el desenvolvimiento de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 14. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) está facultada para la prestación de los servicios comprendidos en el artículo 2° de la presente ley a terceros Estados.

Art. 15. – El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) debe prestar el servicio meteorológico para la navegación aérea (MET) a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), debiendo suscribir los convenios correspondientes a tal fin.

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) debe cumplir con los estándares de calidad que oportunamente fije la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), en su carácter de autoridad aeronáutica.

Art. 16. – Una vez constituida, se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como a la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso; con excepción de las inherentes a los aeródromos públicos que se enuncian en el Anexo I de la presente ley.

Art. 17. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) rige las relaciones con su personal por el Régimen de Contrato de Trabajo establecido en la ley 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias y los convenios colectivos de trabajo que hubieren sido celebrados o se celebren en el

futuro con las asociaciones gremiales representativas de su personal.

Art. 18. – El personal transferido mantiene los derechos laborales, económicos y de la seguridad social. A los efectos del cómputo de la antigüedad de los mismos, se tendrán en cuenta los años de servicios prestados en organismos del gobierno nacional, provincial, municipal y organismos o entes públicos, incluso los servicios prestados ad honorem, debidamente certificados.

La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) garantiza el empleo a todos los trabajadores que, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha de aplicación de la presente, desempeñen funciones en los servicios indicados en el artículo 2° y pasen a formar parte de la misma. Asimismo, se garantiza al personal referido en el presente artículo la prohibición del despido directo sin causa por parte de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Para el supuesto de producirse la disolución de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), los trabajadores pueden optar por permanecer en el ámbito donde continúen prestándose los servicios de navegación aérea o bien ser reincorporados a la Administración Pública Nacional. En tal caso los trabajadores que soliciten su reincorporación, deben ser reubicados en la Administración Pública Nacional en las condiciones reglamentarias que se establezcan.

Art. 19. – A partir de la sanción de la presente ley, la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo, dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, pasa a depender de la Secretaría de Estrategia de Asuntos Militares del Ministerio de Defensa, bajo la denominación de Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo.

Art. 20. – El jefe de Gabinete de Ministros debe aprobar la nómina de los agentes que se transfieran a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 21. – En el ámbito de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), se constituye un consejo consultivo integrado por dos (2) representantes de cada una de las asociaciones de trabajadores y de las organizaciones gremiales inscriptas, representativas del sector y reconocidas por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, que cuenten con afiliados dentro de la sociedad; con cuatro (4) representantes de la industria y cuatro (4) representantes de la comunidad académica y científica, todos de trayectoria reconocida. El consejo interviene en el tratamiento de las cuestiones técnicas que el directorio le proponga. Los dictámenes del consejo deben ser considerados por el directorio, para la adopción de todas aquellas decisiones que hayan justificado la intervención del consejo. La asamblea debe reglamentar su funcionamiento y la designación de los representantes.

Art. 22. – Se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) los siguientes recursos:

- a) Los derechos establecidos en el artículo 1°, inciso b) de la ley 13.041 y sus decretos reglamentarios y cualquier tributo que pudiera vincularse con la prestación de los servicios enumerados en el artículo 2° de la presente ley;
- b) Las partidas presupuestarias asignadas por ley;
- c) Los fondos que provengan de servicios prestados a terceros o de tasas administrativas;
- d) Las donaciones, aportes no reembolsables legados que reciba y acepte;
- e) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de los fondos propios y activos;
- f) Todos aquellos créditos o derechos que tuviera pendiente de pago el Estado nacional por tributos vinculados con los servicios enumerados en el artículo 2° de la presente ley;
- g) Todo ingreso no previsto en los incisos anteriores, proveniente de la gestión de la sociedad.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante cartas acuerdo, debe facilitar a la Empresa de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) toda información necesaria tendiente a percibir cualquiera de los ingresos y derechos establecidos en la presente ley. La sociedad debe realizar los acuerdos necesarios con el Ministerio de Defensa a fin de transferir lo recaudado por aplicación de la ley 13.041 y sus decretos reglamentarios, en virtud de la prestación de los servicios que la misma brinde previstos en el Anexo I de la presente ley.

Art. 23. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) se rige por las normas y principios de derecho privado, por lo que no le son aplicables las disposiciones de la Ley de Procedimientos Administrativos, 19.549, y sus modificatorias, del Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional establecido por el decreto 1.023 de fecha 13 de agosto de 2001 y sus modificatorios, de la Ley de Obras Públicas, 13.064, y sus modificatorias y en general, normas o principios de derecho administrativo, sin perjuicio de los controles que resulten aplicables por imperio de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, 24.156, y sus modificatorias.

Art. 24. – En su carácter de autoridad aeronáutica, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) continúa ejerciendo la regulación, supervisión y fiscalización de las prestaciones transferidas a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de conformidad a las normas nacionales y las internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo y la Empresa Argentina de Navegación Aérea Socie-

dad del Estado (EANA S.E.), como prestadoras del servicio, planifican y elaboran conjuntamente, todo lo concerniente a la organización de los espacios aéreos, gestión de la afluencia de tránsito aéreo, servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica, para su posterior elevación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que las supervisa, publica y distribuye nacional e internacionalmente.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) garantizan a la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo los mecanismos para que su personal operativo y técnico pueda capacitarse debidamente y estar permanentemente habilitado de acuerdo con las reglamentaciones nacionales e internacionales vigentes.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) presta los servicios auxiliares a la navegación aérea y garantiza el ofrecimiento de capacitación profesional y técnica a los trabajadores de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S. E.) y de la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo.

Art. 25. – El Ministerio del Interior y Transporte está facultado para dictar las normas complementarias y aclaratorias que resulten pertinentes para la implementación de la presente ley.

Art. 26. – Facúltase al jefe de Gabinete de Ministros a realizar las modificaciones presupuestarias que fuesen necesarias para dar cumplimiento a lo normado en la presente ley.

Art. 27. – El Ministerio del Interior y Transporte y el Ministerio de Defensa en el ámbito de sus respectivas competencias son las autoridades de aplicación de la presente ley.

Art. 28. – Créase en el ámbito de la Subsecretaría de Transporte Aero comercial, dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte, la Unidad Ejecutora de Transferencia, que tiene a su cargo la elaboración del programa general de transferencia a la empresa y el correspondiente cronograma de ejecución del mismo.

La Unidad Ejecutora de Transferencia culmina su tarea una vez finalizada la transferencia a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) de las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar del control aéreo con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso, con excepción de las inherentes a los aeródromos públicos que se enuncian en el Anexo I de la presente ley.

La Subsecretaría de Transporte Aero comercial dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte debe determinar la composición de la Unidad Ejecutora de Transferencia.

Art. 29. – La Unidad Ejecutora de Transferencia debe elaborar y oportunamente elevar al jefe de Gabinete de Ministros el listado del personal a transferir a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) en el marco de lo establecido en el artículo 20 de la presente ley. A tales fines, es de aplicación lo previsto en el artículo 11 y concordantes del anexo a la Ley Marco de Regulación de Empleo Público Nacional, 25.164. El personal que sea transferido pasa a depender de la nueva sociedad, conservando sus condiciones de empleo y su nivel escalafonario hasta tanto se produzca su encasillamiento dentro de la sociedad.

Art. 30. – Las disposiciones de la presente ley entran en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 31. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

AMADO BOUDOU.  
Juan H. Estrada.

#### ANEXO I

Permanecerán bajo jurisdicción del Ministerio de Defensa:

- a) La prestación de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM) y las funciones inherentes a las oficinas de reporte de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) y del Servicio de Información Aeronáutica (AIS), en los siguientes aeródromos:
  1. Aeródromo de Tandil.
  2. Aeródromo de El Palomar.
  3. Aeródromo de Reconquista.
  4. Aeródromo de Villa Reynolds.
  5. Aeródromo de Moreno.
  6. Aeródromo de Río Cuarto.
  7. Aeródromo de Termas de Río Hondo.
  8. Aeródromo de Río Gallegos.
  9. Aeródromo de Sauce Viejo.
- b) Dos (2) posiciones para personal militar en todos los Centros de Control de Áreas (ACC) del país, a efectos de su capacitación y habilitación continua en el Control del Tránsito Aéreo (ATC) y en tareas relacionadas con la defensa.
- c) Los siguientes medios para la prestación de los servicios enunciados en los incisos anteriores:
  1. Los veintidós (22) Radares Secundarios Monopulso Argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E.
  2. El equipamiento CNS que apoya los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos enunciados en el inciso a) del presente Anexo I (comunicaciones tierra-tierra y aire-tierra-, radiodifusión, radionavega-

ción, mensajería aeronáutica, y cualquier otro equipamiento de apoyo a dichos servicios en los aeródromos referidos).

### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión y, luego de su estudio, resuelven despacharlo favorablemente.

*María E. Zamarreño.*

### II

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión por el cual se establece como un servicio público esencial a los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan el rechazo del proyecto en consideración.

Sala de las comisiones, 11 de junio de 2015.

*Gustavo A. Valdés. – Luis M. Pastori.*

### INFORME

*Honorable Cámara:*

Del análisis del proyecto sometido a consideración, surge una evidente contradicción respecto a la situación laboral de los trabajadores que actualmente prestan servicios en la órbita de la ANAC, Ministerio del Interior y Transporte, obviamente dentro del régimen laboral de los empleados públicos regido por la ley 25.164.

Sin embargo, por el artículo 17 del proyecto se establece que el personal que será afectado a la empresa que se crea bajo la denominación de Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S. E.) rige las relaciones con su personal por la Ley de Contrato de Trabajo, 20.744 (t. o. 1976 y sus modificatorias) y los convenios colectivos de trabajo que hubieren sido celebrados o se celebren en el futuro con las asociaciones gremiales representativas del personal.

Es decir, la contradicción se observa en que, por un lado, se declara como servicio público esencial a la actividad mientras que los trabajadores que la desarrollan pasan a regirse por las normas del empleo privado, dejando de ser empleados públicos, afectando con ello derechos adquiridos, como lo ha dicho la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso “Madorrán” del 3 de mayo de 2007. (Exposición de la senadora Negre

de Alonso en la sesión ordinaria del Senado de fecha 15 de abril de 2015.)

Por otro lado, el artículo 16 deja fuera de la ley y permanecen bajo la órbita del Ministerio de Defensa a los aeródromos de Tandil, El Palomar, Reconquista, Villa Reynolds, Moreno, Río Cuarto, Río Hondo, Río Gallegos y Sauce Viejo, con lo cual se consagra la militarización total o parcial de la actividad.

Se aconseja que en las operaciones de control aéreo –tanto militar como comercial– no debe haber superposición ya que ello alienta a que ocurran accidentes, al haber duplicidad. Estamos mezclando cuestiones de seguridad interior con las de defensa vinculadas a la utilización militar de esos lugares.

En efecto, con el proyecto de ley se vuelve a militarizar algo que se había transferido a la ANAC, como personal civil durante la gestión de este mismo gobierno.

Decía el senador Giustiniani que respecto al aeropuerto de Sauce Viejo no hay fundamentación alguna para militarizarlo, ya que es aerocomercial en forma total, y de golpe aparece en la lista como aeropuerto militar, obteniendo como única respuesta que se trata de una “política de Estado”.

Por estas consideraciones que tienen que ver entonces con el encuadre laboral de los trabajadores afectados y la militarización de aeropuertos hoy bajo la órbita civil, es que aconsejamos el rechazo del presente proyecto de ley.

*Gustavo A. Valdés. – Luis M. Pastori.*

### III

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión por el cual se establece como un servicio público esencial a los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

Sala de las comisiones, 11 de junio de 2015.

*Diego M. Mestre.*

### INFORME

*Honorable Cámara:*

El proyecto propone la creación de dos entes: la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) y la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo, a partir de la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil).

Estoy convencido de que el proyecto adolece de contradicciones y genera dudas en su implementación. No

ahondaré en las dudas que me generan los desmanejos en las empresas estatales, las cuales, desafortunadamente, no poseen herramientas de control de gastos apropiadas y, a menudo, sirven para mantener una cantidad inespecífica de militantes afines al gobierno; y cito el ejemplo de Aerolíneas Argentinas, que desde su expropiación ha recibido de los contribuyentes argentinos más 20.000 millones de pesos para cubrir pérdidas, de acuerdo a un informe de la Auditoría General de la Nación.

Con respecto al desmembramiento del ANAC y su escisión en EANA S.E y la DNCTA, debemos observar y objetar la coexistencia de un comando civil y otro militar, o dicho de otra manera, el retroceso de devolver al personal civil bajo la órbita del Ministerio de Defensa, como se pretende. Creo que el proyecto, debido a su complejidad y por tratarse de actividades mixtas que competen a la seguridad nacional, debería contar con un régimen claro y diferenciado entre las actividades laborales con sus responsabilidades y derechos, para el personal civil y para el militar. En este proyecto, ambos tipos de personal son contemplados de igual manera. Y lo que es peor, están mezclados en sus órbitas de trabajo.

La objeción más categórica es la que tiene que ver con el artículo 23: la EANA S.E “se regirá por las normas y principios del derecho privado”, y esto significa no reconocer los derechos adquiridos de los trabajadores que deberían conservar la protección y estabilidad propios del empleo público. Se daría la curiosa situación de que los servicios de navegación serán declarados como un servicio público esencial y paradójicamente, los empleados estarán bajo la órbita de la Ley de Contrato de Trabajo.

Si bien el proyecto garantiza expresamente la inmovilidad del empleo, no protege a los trabajadores ante una eventual pérdida del derecho a un sumario administrativo. Ya que expresamente, el artículo 23 indica que “EANA S.E., se regirá por normas y principios del derecho privado y no le serán aplicables la ley de procedimientos administrativos 19.549”. Quedan sujetos a la Ley de Contrato de Trabajo y sus convenciones colectivas y los hacen renunciar a la protección del Estatuto del Empleado Público. Esta afectación de los derechos adquiridos vuelve este proyecto perjudicial a los trabajadores. En el debate del Senado fue puesto de manifiesto el fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso Madorrán.

Además de los obstáculos propios de la mezcla del personal civil con el militar y sus diferentes tratos, este doble comando es señalado como peligroso de acuerdo a las normas de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Según la entidad, esta situación vuelve propensos los accidentes por la eventual superposición de actividades entre el personal militar y el civil.

Por lo tanto, recomiendo que sea redactado nuevamente, contemplando los puntos que aquí se detallan.

*Diego M. Mestre.*

#### IV

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión, por el cual se establece como un servicio público esencial a los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – La prestación de los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina, constituyen un servicio público esencial, en los términos del artículo 24 de la ley 25.877.

Art. 2° – Comprende: El servicio público de navegación aérea *a)* La gestión del tránsito aéreo (ATM), incluyendo los servicios de tránsito aéreo (ATS); *b)* La gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATF) y la gestión del espacio aéreo (ASM); *c)* Los servicios de información aeronáutica (AIS); *d)* El servicio de comunicaciones aeronáuticas (COM); *e)* Sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS); *f)* El servicio de búsqueda y salvamento (SAR) y *g)* El servicio meteorológico para la navegación aérea (MET).

Art. 3° – A los fines de la presente ley, se entiende por: *a)* Servicio de tránsito aéreo: expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo); *b)* Servicio de control de tránsito aéreo: servicio suministrado con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo; *c)* Servicio de Control de Área: servicio de control aéreo para los vuelos controlados en las áreas de tránsito aéreo; *d)* Servicio de Control de Aproximación: servicio de control y salida de vuelos del tránsito aéreo para la llegada a espacios aéreos controlados; *e)* Servicio de Control de Aeródromo: servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo; *f)* Servicio de Información de Vuelo: aconseja y facilita información para la realización segura y eficaz de vuelos; *g)* Servicio de Alerta: servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento y, auxiliar a dichos organismos según convenga; *h)* Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo: servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelos IFR; *i)* Servicio de Información Aeronáutica (AIS): servicio establecido dentro del área de cobertura definida

encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea; *j*) ARO: oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo; *k*) Servicio de comunicaciones y telecomunicaciones; *l*) Sistema de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS): Comunicaciones: servicio encargado de difundir toda la información aeronáutica, meteorológica y de seguridad aérea entre las estaciones terrestres. Navegación: aquellas dependencias/instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves posicionamiento e información temporal. Vigilancia: aquellas dependencias/instalaciones y servicios usados para determinar las respectivas posiciones de las aeronaves con el fin de permitir una separación segura; *m*) Gestión del Tránsito Aéreo (ATM): administración dinámica e integrada –segura, económica y eficiente– del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de influencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra; *n*) Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM): servicio establecido con el objeto de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo, asegurando que sea utilizado al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito sea compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente; *o*) Gestión del Espacio Aéreo (ASM): proceso por el cual se seleccionan y aplican las opciones de organización y otras alternativas en cuanto a la provisión de servicios para satisfacer de modo óptimo las necesidades de los usuarios del espacio aéreo; *p*) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios; *q*) Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR): desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación, búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones; *r*) Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea (MET): especialidad de la meteorología que se ocupa del estudio de ésta en relación con la aviación o en general con la aeronáutica; *s*) Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea: aquellos que no forman parte de los servicios de navegación aérea.

Art. 4° – La actividad desplegada en el marco del servicio público de navegación aérea debe garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, respetando los parámetros de seguridad operacional establecidos o a establecerse por el sistema nacional de la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado argentino. Asimismo, debe promover la innovación tecnológica, capacitar y faci-

litar la capacitación y profesionalización del personal conforme a estándares internacionales, asegurar el compromiso ambiental, garantizar la representación de la comunidad aeronáutica, gestionar con eficacia y eficiencia, establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional conforme lo establecido o a establecerse por el sistema nacional de gestión de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado argentino, crear y dar cumplimiento a un plan de negocios que equilibre la seguridad operacional y el respeto de los derechos de los trabajadores, alcanzar un liderazgo en la región, lograr el auto financiamiento y reinvertir en dicha actividad las ganancias que se obtengan.

Art. 5° – El servicio público de navegación aérea se desarrolla en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de la República Argentina.

Art. 6° – Créase la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción del régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales, 19.550 (t.o. 1984), y sus modificaciones que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tiene por objeto la prestación del servicio público de navegación aérea, de conformidad con los alcances previstos en el artículo 2° de la presente ley.

Art. 7° – La EANA se conformará como organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior y Transporte, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado.

Art. 8° – Se delega en el Ministerio del Interior y Transporte, o en el funcionario a quien éste designe, el ejercicio de los derechos societarios que le correspondan al Estado nacional por su participación en el capital accionario de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 9° – El Ministerio del Interior y Transporte debe aprobar dentro del plazo de diez (10) días corridos, desde la entrada en vigencia de la presente ley, el acta constitutiva y el estatuto societario de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 10. – La Escribanía General del Gobierno de la Nación tiene a su cargo la protocolización del acta constitutiva y del estatuto societario a que se refiere el artículo precedente, así como de toda actuación que fuere menester elevar a escritura pública.

Art. 11. – El Ministerio del Interior y Transporte está facultado para firmar las correspondientes escrituras públicas, en forma conjunta y suscribir e integrar el capital social con facultades para realizar todos aquellos actos que resulten necesarios para la constitución y puesta en marcha de la sociedad.



Art. 12. – Dispóngase la inscripción respectiva ante la Inspección General de Justicia y demás registros públicos pertinentes, a cuyo fin asimilase la publicación de la resolución aprobatoria del acta constitutiva y de los estatutos de la sociedad en el Boletín Oficial de la República Argentina a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley de Sociedades Comerciales, 19.550 (t.o. 1984), y sus modificatorias.

Art. 13. – El Ministerio del Interior y Transporte debe supervisar el desenvolvimiento de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 14. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) está facultada para la prestación de los servicios comprendidos en el artículo 2° de la presente ley a terceros Estados.

Art. 15. – Créase la Unidad Ejecutora de Transferencia que tendrá a su cargo el estudio y elaboración de un programa general de transferencia a la EANA de los servicios actualmente prestados por la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo del Ministerio de Defensa y los Servicios de Meteorología Aeronáutica, actualmente provistos por la Dirección del Servicio Meteorológico Nacional, organismo descentralizado dependiente de la Secretaría de Planeamiento del Ministerio de Defensa.

Art. 16. – Una vez constituida, se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 17. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) rige las relaciones con su personal por el Régimen de Contrato de Trabajo establecido en la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias y los convenios colectivos de trabajo que hubieren sido celebrados o se celebren en el futuro con las asociaciones gremiales representativas de su personal.

Art. 18. – Se garantizará la continuidad y derechos de los trabajadores alcanzados por la presente ley. A partir de su incorporación a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), el personal se encuentra amparado por el Convenio Colectivo de Trabajo General para la Administración Pública Nacional, según lo establecido en el decreto 214/2006.

Art. 19. – El personal transferido mantiene los derechos laborales, económicos y de la seguridad social. A los efectos del cómputo de la antigüedad de los mismos, se tendrán en cuenta los años de servicios prestados en organismos del gobierno nacional, provincial, municipal y organismos o entes públicos, incluso los servicios prestados ad honorem, debidamente certificados. La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad

del Estado (EANA S.E.) garantiza el empleo a todos los trabajadores que, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha de aplicación de la presente, desempeñen funciones en los servicios indicados en el artículo 2° y pasen a formar parte de la misma. Asimismo, se garantiza al personal referido en el presente artículo la prohibición del despido directo sin causa, por parte de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 20. – Instrúyase a la Jefatura de Gabinete de Ministros a realizar las gestiones e instar los procedimientos previstos por la normativa vigente dentro del plazo de diez (10) días, desde la vigencia de la presente ley, para incorporar al personal dependiente de EANA S.E. al ámbito del Convenio Colectivo de Trabajo 214/06, de conformidad con lo previsto en el artículo 2° del mentado convenio, y artículo 1° del decreto 447/93.

Art. 21. – Transfíranse la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina dependiente del Ministerio de Defensa, a la órbita de la EANA, más los centros de control de áreas, las torres de tránsito aéreo y los servicios asociados al control de tránsito aéreo dependientes de la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo, con sus respectivas competencias, cargos y créditos presupuestarios, así como los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 22. – Instrúyase al jefe de Gabinete de Ministros para que en uso de sus facultades efectúe las reestructuraciones presupuestarias que fueren necesarias a los efectos de asignar los créditos correspondientes al financiamiento de la EANA.

Art. 23. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) será asistida por un comité consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática de la seguridad y protección del vuelo y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad, del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de todo otro ámbito comprometido con la seguridad y protección del vuelo, que serán invitadas a integrarlo por el presidente de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.). Para asegurar una representación justa se tendrá en cuenta:

- a) La capacidad del grupo de representar a las comunidades pertinentes;
- b) El tamaño del grupo que representan;
- c) La representación regional y provincial;
- d) Las capacidades técnicas de la organización en el ámbito de la seguridad operacional aérea;
- e) La capacidad organizacional del grupo;
- f) El equilibrio en términos de género;
- g) El equilibrio en la representación de las comunidades pertinentes y los intereses dentro de la sociedad.

Art. 24. – En el ámbito de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), se constituye un consejo consultivo integrado por dos (2) representantes de cada una de las asociaciones de trabajadores y de las organizaciones gremiales inscriptas, representativas del sector y reconocidas por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, que cuenten con afiliados dentro de la sociedad; con cuatro (4) representantes de la industria y cuatro (4) representantes de la comunidad académica y científica, todos de trayectoria reconocida. El consejo interviene en el tratamiento de las cuestiones técnicas que el directorio le proponga. Los dictámenes del consejo deben ser considerados por el directorio, para la adopción de todas aquellas decisiones que hayan justificado la intervención del consejo. La asamblea debe reglamentar su funcionamiento y la designación de los representantes.

Art. 25. – Se transfieren a la Empresa Argentina de Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) los siguientes a) Los derechos establecidos en el artículo 10, inciso b) de la ley 13.041 y sus decretos reglamentarios y cualquier tributo que pudiera vincularse con la prestación de los servicios enumerados en el artículo 2° de la presente ley; b) Las partidas presupuestarias asignadas por ley; c) Los fondos que provengan de servicios prestados a terceros o de tasas administrativas; d) Las donaciones, aportes no reembolsables legados que reciba y acepte; e) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de los fondos propios y activos.

Todos aquellos créditos o derechos que tuviera pendiente de pago el Estado nacional por tributos vinculados con los servicios enumerados en el artículo 2° de la presente ley. Todo ingreso no previsto en los incisos anteriores, proveniente de la gestión de la sociedad. La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante cartas acuerdo, debe facilitar a la Empresa de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) toda información necesaria tendiente a percibir cualquiera de los ingresos y derechos establecidos en la presente.

Art. 26. – La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) se rige por las normas y principios de derecho privado, por lo que no le son aplicables las disposiciones de la Ley de Procedimientos Administrativos, 19.549, y sus modificatorias, del Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional establecido por el decreto 1.023 de fecha 13 de agosto de 2001 y sus modificatorios, de la Ley de Obras Públicas, 13.064, y sus modificatorias y en general, normas o principios de derecho administrativo, sin perjuicio de los controles que resulten aplicables por imperio de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, 24.156, y sus modificatorias.

Art. 27. – En su carácter de autoridad aeronáutica, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) continúa ejerciendo la regulación, supervisión y fiscalización de las prestaciones transferidas

a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de conformidad a las normas nacionales y las internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), como prestadora del servicio, planifica y elabora todo lo concerniente a la organización de los espacios aéreos, gestión de la afluencia de tránsito aéreo, servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica, para su posterior elevación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que las supervisa, publica y distribuye nacional e internacionalmente.

Art. 28. – El Ministerio del Interior y Transporte está facultado para dictar las normas complementarias y aclaratorias que resulten pertinentes para la implementación de la presente ley.

Art. 29. – La unidad ejecutora de transferencia debe elevar, oportunamente, el listado del personal a transferir a la empresa, al jefe de Gabinete de Ministros.

Art. 30. – El régimen de carrera del personal comprende el ingreso y progreso de cada agente en los distintos grados y agrupamientos en los que se organizan los puestos de trabajo y funciones, de conformidad con lo establecido en la presente ley y como resultante de su mayor nivel de formación académica, idoneidad y rendimiento laboral. El progreso dentro de la carrera del personal será de la siguiente forma:

1. El progreso en forma vertical consiste en el ascenso del personal a los agrupamientos establecidos por el presente, habilitándole para ocupar puestos de trabajo de mayor responsabilidad, complejidad o autonomía, mediante los procesos de capacitación y selección diseñados para tal fin.

2. El progreso en forma horizontal consiste en la promoción a los diferentes niveles y grados habilitados para el agrupamiento en que revista el agente, como reflejo del desarrollo de sus competencias laborales relativas al perfil ocupacional respectivo.

Art. 31. – A los efectos previstos en el artículo precedente, los agentes por sus funciones y puestos de trabajo serán clasificados dentro de los agrupamientos niveles y grados escalafonarios establecidos en la presente ley, a saber:

1. *Agrupamiento*: Se entenderá por agrupamiento, al conjunto de agentes que desarrollan funciones y puestos de trabajo de la misma naturaleza funcional.

2. *Categoría*: El personal revistará, en una categoría escalafonaria dentro del respectivo agrupamiento, de acuerdo a la complejidad, responsabilidad y autonomía que comporte la función o puesto de trabajo en el que haya sido designado, y del grado de educación formal que exija.

3. *Tramo*: Corresponden tres (3) tramos por agrupamiento y refleja el progreso de profesionalidad o tecnificación según corresponda, de las capacidades laborales del trabajador del empleador y comporta la acreditación de la posesión de niveles de progresivo y

creciente dominio de competencias laborales específicas que le habilitan para el ejercicio de funciones y/o responsabilidades asociadas. Los tramos reflejan el avance en la carrera vertical del agente.

4. *Nivel y grado*: Corresponden tres (3) niveles por tramo, los cuales poseen tres (3) grados cada uno y refleja el avance en la carrera horizontal del agente, a través de las evaluaciones del desempeño laboral y el cómputo de la capacitación exigida, en una escala de progreso identificada con números los niveles y letras los grados.

Art. 32. – El ascenso de grado se efectuará en forma anual, siempre y cuando el agente no incurra en faltas graves que ameriten sanciones.

Art. 33. – El ascenso de nivel se efectuará a través de una evaluación de desempeño cada tres (3) años, siempre y cuando el agente transite por el último grado del nivel anterior.

Art. 34. – El ascenso de tramo se efectuará una vez que el agente haya cumplimentado y aprobado las evaluaciones trienales mencionadas en el artículo anterior.

Art. 35. – Se entenderá por función directiva al ejercicio de un puesto de trabajo que comporte la titularidad de una unidad organizativa de nivel superior a departamento, aprobada en la respectiva estructura organizativa del EANA. Las funciones directivas son clasificadas en seis (6) niveles:

- Nivel I - Director general.
- Nivel II - Asesores A.
- Nivel III - Directores regionales.
- Nivel IV - Asesores B.

Sólo podrá accederse a la titularidad de una función directiva mediante el sistema de selección abierto.

El agente seleccionado para ejercer la titularidad de una función directiva gozará del derecho a la estabilidad en la misma, de conformidad con lo establecido en el primer párrafo del artículo 21 del Convenio Colectivo de Trabajo General, por el término de cuatro (4) años calendarios, contados a partir de la notificación de la designación respectiva.

Art. 36. – Se considera como función de jefatura al ejercicio de aquellos puestos de trabajo que comporten la titularidad de una unidad organizativa de igual o inferior nivel a departamento, formalmente establecida en la estructura organizativa respectiva, o que impliquen funciones de coordinación que, sin importar titularidad de unidad organizativa, estén identificados como tales en el nomenclador a establecer por la EANA.

El agente que acceda a la titularidad de un cargo con función de jefatura mediante el sistema de selección general que se establezca de conformidad con el presente convenio, gozará del derecho a la estabilidad en la misma, de conformidad con lo establecido en el primer párrafo del artículo 21 del Convenio Colectivo de Trabajo General, por el término de tres (3) años calendarios, contados a partir de la notificación de la designación respectiva.

Para postularse a una función de jefatura, el personal deberá revistar en al menos el tramo principal de la categoría y del agrupamiento que corresponda, además de reunir los requisitos que se establezcan con ocasión de la convocatoria respectiva. También podrán postularse los profesionales que hayan accedido, como mínimo, al nivel 6.

Art. 37. – Las actividades de capacitación de los trabajadores necesarias para el alcance de los objetivos de idoneidad profesional promovidos por la presente ley, deberán ser efectuadas en el Centro de Investigación Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE). Asimismo, dicho organismo tendrá a su cargo la coordinación y contratación con universidades nacionales para el cursado de carreras académicas y/o el dictado de cursos complementarios.

Art. 38. – Las disposiciones de la presente ley entran en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 39. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 11 de junio de 2015.

*Claudio Lozano.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado de la Nación, por el cual se establece como un servicio público esencial a los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina, y es en ese sentido que queremos fundamentar las razones que justifican la formalización de nuestra propuesta.

El presente dictamen tiene como objetivo propender a una mayor jerarquización del sistema de aviación civil y profesionalización en la prestación de servicios de seguridad y protección del vuelo, a través de la creación de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

El 15/3/2007 por DNU 239/2007 se crea en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), quien será la autoridad aeronáutica nacional y ejercerá como organismo descentralizado, las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico (ley 17.285), en la ley 19.030 de Política Aérea; en los tratados y acuerdos internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la República Argentina.

La motivación fundamental de la creación de la ANAC se encuentra en sus considerandos:

“Que la centralización de la administración de la aviación civil en la esfera de un organismo militar no es

compatible con las recomendaciones formuladas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), a través de sus documentos 8335- AN/879 (Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones); 9734 AN/959 (Manual de vigilancia de la seguridad operacional) y PNUD-OACI RLA/86/031 (Manual guía de aviación civil)”.

A modo ilustrativo de lo antedicho, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) publicó en 1999, la primera edición del documento 9734-AN/959, Manual de vigilancia de la seguridad operacional - Parte A - Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional, de la cual transcribimos algunos párrafos que parecen sumamente relevantes a los fines de este proyecto:

### **Componentes críticos de todo sistema de vigilancia de la seguridad operacional**

#### *3.1. Consideraciones generales*

Ciertos elementos que son necesarios y críticos han de ser tenidos en cuenta por todos los Estados contratantes de la OACI al poner en práctica sus respectivos sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. Los Estados deben abordar dichos elementos de forma que refleje las atribuciones del Estado y de la comunidad aeronáutica. Los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad abarcan todas las esferas de la aviación civil, lo que comprende los aeródromos, el control del tránsito aéreo, las comunicaciones, etcétera. Entre los elementos críticos de las operaciones de aeronaves se cuentan:

– *La legislación aeronáutica básica.* La existencia de una legislación efectiva concordante con la naturaleza y complejidad que tenga la comunidad aeronáutica del Estado.

– *Reglamentación.* La existencia de un reglamento adecuado que trate, como mínimo, del convenio de la OACI y de las normas de los anexos según se apliquen a su comunidad aeronáutica.

– *Composición de la AAC y funciones de la vigilancia de la seguridad.* La presencia de una AAC que, encabezada por un director, cuente con el personal necesario de apoyo para efectuar la supervisión técnica y tenga recursos adecuados.

– *Orientaciones técnicas.* La existencia de orientaciones técnicas que permitan al personal de apoyo y técnico desempeñar sus funciones en la forma aceptada internacionalmente.

– *Personal técnico capacitado.* La presencia de personal técnico para inspeccionar las actividades aeronáuticas de la comunidad al nivel de complejidad que se requiera.

– *Otorgamiento de licencias y certificaciones.* La existencia de una serie de trámites que hayan de completar los miembros de la comunidad aeronáutica antes

de iniciar las tareas y operaciones relacionadas con la clase de certificado expedido.

– *Vigilancia permanente.* La existencia de métodos que se empleen para asegurar que la comunidad aeronáutica sigue funcionando a los niveles mínimos de competencia y seguridad exigidos.

– *Resolución de las cuestiones de seguridad.* La existencia de procedimientos y métodos que faciliten la solución de cuestiones de seguridad, lo cual comprende el poder de castigar, suspender o revocar los permisos de personas o entidades explotadoras a participar en las actividades aeronáuticas.

Durante más de 60 años la aviación civil estuvo en manos militares, y han sido los causantes de la crisis de desinversión en infraestructura de tránsito aéreo, radares y sistemas de control, aun cuando disfrutaron de enormes recursos para afrontarla. Han demostrado en esos años ineficiencia e ineficacia, las cuales tienen un componente estructural: el sistema de selección por antigüedad y grado es incompatible con la prestación de un servicio que requiere de competencias específicas y capacitación permanente, por lo cual la idoneidad profesional resulta esencial, como se comprueba al repasar lo transcripto precedentemente. De allí que sólo un puñado (de 3 a 7) entre más de 200 países aún conserven una participación militar relevante.

Es menester recordar que hasta el momento de la firma del decreto 239/2007, las competencias de autoridad aeronáutica sobre la aviación civil recaían en el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, que fuera creado por Onganía en 1968. Este cambio se dio en el contexto del alto desprestigio en que estaba sumida la Fuerza Aérea por los accidentes de Austral y LAPA, más escándalos de corrupción como el episodio de narcotráfico de Southern Winds y los varios narrados por el documental “Fuerza Aérea S.A.” de Piñeyro, donde quedaba más que claro que era un riesgo muy grande para la seguridad operacional que siguiera en manos militares.

Se crea una unidad ejecutora de transferencia, que con el asesoramiento de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), tenía a su cargo la elaboración del Programa General de Transferencia a la ANAC y el correspondiente cronograma de ejecución. Por el decreto 1770/2007, del 29/11/2007, se aprueba este programa, y no siendo relevante a nuestro propósito evaluar el grado de cumplimiento de cada objetivo planteado en el programa, creemos necesario transcribir el siguiente porque motiva al presente proyecto:

#### *2.3. Proyecto de nueva ley básica de aviación civil*

2.3.1 Revisar el Código Aeronáutico (ley 17.285), determinando las modificaciones que requiera teniendo en cuenta las siguientes necesidades pero sin limitarse a ellas:

f) Separación de las funciones del Estado como regulador y como proveedor de servicios en dos entidades

diferentes con el fin de eliminar posibles conflictos de interés.

2.3.2 Considerar en la revisión del código un nuevo ordenamiento orgánico para el sistema de aviación civil de Argentina consistente en el establecimiento de dos entidades separadas, provistas de autonomía económica, financiera y administrativa, como sigue:

a) La ANAC como autoridad aeronáutica responsable de la regulación, certificación, registro, control, supervisión y fomento de la actividad aeronáutica y de la vigilancia de la seguridad operacional; y

b) Una agencia operativa responsable de la planificación, desarrollo, implantación, gestión, operación y mantenimiento a nivel nacional de las instalaciones y servicios de navegación aérea y de los aeropuertos y aeródromos de uso público a cargo del Estado nacional, incluyendo los servicios aeroportuarios.

El proyecto de transferencia de funciones, originalmente contemplaba incluir y fusionar a la ANAC, al descentralizado y autárquico, Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) y a las tareas de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial dependiente del Ministerio de Planificación Federal, pero finalmente se dejó sin efecto la inclusión del primero, manteniendo su carácter de organismo independiente; mientras que la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial fue disuelta y sus funciones pasaron a ser ejercidas por la ANAC a partir del 4 de agosto de 2009.

A partir del 1° de julio de 2009 más de 3.000 militares pasaron en comisión, por un año, a la órbita de la Secretaría de Transporte de la Nación, quedando disuelto el Comando de Regiones Aéreas, y sus funciones, aeropuertos, direcciones, centro de instrucción perfeccionamiento y experimentación, y las cuatro regiones aéreas (RACE, RANO, RANE, RASU) pasaron a ANAC. Por su parte el personal civil que se desempeñaba en los destinos de ese Comando, conjunto al personal docente civil, contratados y el personal del proyecto ARG/4/801 de la OACI, alrededor de 1.046 personas, pasaron definitivamente como personal de planta permanente de la nueva administración, dejando de pertenecer a la Fuerza Aérea. Finalizado el plazo de un año, el personal militar de referencia, debía optar si regresar a la Fuerza Aérea para redistribuirse en sus unidades o pasar como empleados de la nueva administración, perdiendo su condición de militar (la mayoría optó por quedarse en la ANAC).

Por medio del decreto 1.840/2011 del 12/11/2011, se crea la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina, y le transfiere las funciones de control operativo de la prestación de los servicios de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, es decir, los controladores vuelven a quedar bajo el mando militar (actualmente el proceso es al revés que en la gestión anterior: los civiles pasaron en comisión y se les ofrece

a los ex militares recuperar la condición). El principal argumento de la fundamentación del decreto reza:

“Que para el mejor cumplimiento de las finalidades tenidas en mira al momento de la creación de la Administración Nacional de Aviación Civil, y siguiendo recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), resulta necesario y conveniente que dicha administración no tenga a su cargo la prestación de los servicios de navegación aérea, cuya actividad regula y le compete fiscalizar”.

Como se afirmó anteriormente, y se puede deducir de las descripciones de los servicios, estos sólo pueden cumplir cabalmente su función de contribuir a la gestión de un sistema de seguridad operacional si se encuentran debidamente relacionados entre sí; pues bien, en la actualidad intervienen por lo menos 3 dependencias de dos ministerios: Dirección General de Tránsito Aéreo (Fuerza Aérea Argentina - Ministerio de Defensa), Servicio Meteorológico Nacional (organismo descentralizado - Ministerio de Defensa) y Administración Nacional de Aviación Civil - Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos - Dirección de Tránsito Aéreo (organismo descentralizado - Ministerio del Interior y Transporte).

De allí surge esta propuesta de unificación en la EANA S.E, concentrando en un mismo organismo todos los servicios. Creemos que para que este organismo pueda prestar el servicio con la máxima eficacia debe revestir la condición de organismo descentralizado dependiente de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial del Ministerio del Interior y Transporte.

Si entendemos por seguridad operacional en el espacio aéreo, aeropuertos y aeródromos del país, al estado en el que el riesgo de lesiones a las personas o de daños a los bienes como consecuencia de las operaciones aeronáuticas se reduce al mínimo; vemos claramente que la misma depende en buena parte de que los servicios mencionados anteriormente sean gestionados de forma profesional y eficiente. Los servicios para la aeronavegación son servicios que tienen como destinatarios directos a los pilotos de aeronaves, pero son indispensables para la prestación segura del servicio público de transporte aerocomercial, que constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios, como fuera reconocido por la normativa vigente.

En tal sentido, es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja para el usuario, por evitar la demora que un eventual conflicto sindical le podría generar, se revelan a la larga, contrarias al interés general, al aumentar el nivel de riesgo para toda la actividad.

Por otro lado, reconocemos que si la ANAC hubiera alcanzado los objetivos de excelencia planteados al momento de su creación, reglamentando, fiscalizando, controlando y administrando la actividad aeronáutica civil, tal vez no hubiera llegado el punto a que semejante retroceso (devolver el control de tránsito aéreo a la esfera militar) apareciera como la única opción viable a la mano.

Es por ello que coincidimos con el Poder Ejecutivo acerca de la necesidad de separar las funciones de control y fiscalización de las de prestación de los servicios; pero al mismo tiempo notamos que son elementos tan necesarios como éstos:

- un sistema de selección de personal que priorice parámetros de excelencia profesional e igualdad de condiciones;
- una política constante de capacitación y especialización;
- una jerarquización de la actividad de administración de la aviación civil;
- una planificación participativa de la política de transporte aerocomercial.

A su vez, consideramos fundamental la no militarización total o parcial que se pretende establecer por el proyecto EANA SE. Creemos que debe rechazarse enfáticamente todas aquellas concepciones que procuran extender y/o ampliar la utilización del instrumento militar hacia funciones totalmente ajenas a la defensa nacional, en ese sentido nos oponemos enfáticamente a lo planteado en el anexo I (uno) del proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional, dado que de ninguna manera se requiere militarizar aeropuertos con el fin de brindar garantías en la defensa nacional. Esta mezcla de la administración de la aviación civil con un organismo militar no es compatible con las recomendaciones formuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través de sus documentos 8335- AN/879 (“Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones”); 9734 AN/959 (“Manual de vigilancia de la seguridad operacional”) y PNUD-OACI RLA/86/031 (“Manual guía de aviación civil”). Sostenemos que corresponde por ello, proceder a la unificación del manejo ejecutivo concentrando el control del Estado nacional en materia aeronáutica en un organismo civil. Consideramos que una aviación civil y comercial en manos civiles y en ese sentido la prestación de los servicios de navegación aérea, no constituye una contradicción al cumplimiento de los objetivos de defensa de la soberanía nacional, el

territorio y sus recursos naturales tal cual constituyen la misión de las fuerzas armadas

Es por ello que proponemos a la sociedad, aprovechando el cambio de enfoque que significó la creación de un Ministerio del Interior y Transporte, con una Secretaría de Transporte Aerocomercial, un conjunto de modificaciones a la legislación que creemos que constituyen un avance sobre lo actualmente vigente pero que se construye sobre lo ya hecho, en la búsqueda una auténtica política de Estado en la materia.

*Claudio Lozano.*

## V

### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Legislación del Trabajo y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión por el cual se establece como servicio público esencial a los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina, y en razón a ello se aconseja el rechazo total de dicho proyecto por resultar violatorio de los artículos 14 bis y 75, inciso 22, de la Constitución Nacional.

Sala de las comisiones, 11 de junio de 2015.

*Facundo Moyano.*

### INFORME

*Honorable Cámara:*

El mismo contiene una clara e insalvable violación, regulando más allá de los márgenes constitucionales el derecho de huelga de los trabajadores (conforme lo establece el nivel protectorio mínimo que marca el artículo 24 de la ley 25.877, la jurisprudencia de la OIT y los pactos internacionales de derechos humanos que sostiene su aplicación).

Asimismo, el mismo importa la derogación de niveles protectorios legales para los trabajadores del sector, los que violan los principios de progresividad e irrenunciabilidad que establece la Constitución Nacional y los pactos internacionales suscritos por nuestro Estado.

Dejo constancia de ampliar los fundamentos referidos en oportunidad de hacer uso de la palabra. Téngase presente el rechazo en su totalidad del presente proyecto.

*Facundo Moyano.*