



PROYECTO DE LEY

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

REGULACIÓN DE LA ACTIVIDAD DEPORTIVA Y COMERCIAL DE VUELO LIBRE, PARAPENTES Y/O ALA DELTAS

Artículo 1º: La presente Ley tiene como finalidad específica, regular la actividad deportiva y comercial de Vuelo Libre. Se entiende como tal, el efectuado con parapentes y/o aladeltas, bajo las modalidades de vuelos con o sin motor.

Artículo 2º: Para poder realizar la actividad de Vuelo Libre será necesario cumplir, estrictamente, con los siguientes requisitos:

1- Los parapentes y ala deltas podrán hacer uso del espacio aéreo controlado y no controlado (aquellos que no estén contemplados por el control de aeronaves) con sujeción a las mismas reglas que resulten de la Autoridad de Aplicación para los planeadores y aerostatos.

2- Para vuelos libres modalidad monoplaza:

a) Tener 18 años de edad. En el caso de los menores de 18 años, deberán contar con la autorización de los padres o tutor acreditado, o constancia de emancipación, certificada ante Escribano Público o Juez de Paz.

b) Poseer licencia de piloto emitida por la Federación Argentina de Vuelo Libre, que se ajustará a las normativas reglamentarias que determine la Autoridad de Aplicación.

c) Acreditar aptitud psicofísica, mediante certificado refrendado por un profesional de la salud que responda a las normativas impuestas por la Autoridad de Aplicación.

Artículo 3°: Los pilotos que desarrollen vuelos libres con fines comerciales, para sí o terceros, deberán encontrarse inscriptos y habilitados, para tal fin, por la Autoridad de Aplicación.

Artículo 4°: El Poder Ejecutivo, designará a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, como autoridad de aplicación, quien regulará, controlará y fiscalizará el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 5°: Para poder tener la habilitación del artículo 3° se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Ser mayor de 18 años de edad.

b) Poseer Licencia Superior de Piloto Biplaza emitida por la Federación Argentina de Vuelo Libre, que se registrará bajo las normas que estipule la Autoridad de Aplicación.

c) Acreditar aptitud psicofísica, mediante certificado refrendado por un profesional de la salud que responda a las normativas impuestas por la Autoridad de Aplicación.

d) Acreditar la realización de un curso de primeros auxilios, avalado por la Autoridad de Aplicación.

e) Contar con seguros de Responsabilidad Civil y Accidentes Personales, emitidos por compañía autorizada por la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Artículo 6°: No podrán solicitar la inscripción ante la Autoridad de Aplicación las personas que hubiesen sido condenadas penalmente, mientras no haya transcurrido el tiempo íntegro de la condena o inhabilitación. Y su licencia respectiva, si estuviera vigente, será suspendida, mientras dure su inhabilitación establecida, por la Federación Argentina de Vuelo Libre y comunicada a la Autoridad de Aplicación.

Artículo 7°: Los pilotos registrados ante la Autoridad de Aplicación deberán actualizar anualmente su habilitación, cumpliendo con los requisitos que se establecen en la presente Ley. Sin perjuicio de ello, deberán comunicar toda modificación que se produzca en cuanto a sus conocimientos, aptitudes o

habilidades –avaladas por la Federación Argentina de Vuelo Libre- a efectos de que sean incorporadas a su legajo personal.

Artículo 8°: Las personas o empresas que comercialicen vuelos libres deberán estar inscriptas en la Federación Argentina de Vuelo Libre y acatar las disposiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación para tal fin. Además, hacer constar en la publicidad que realicen -por cualquier medio- nombre y apellido, número de registro y habilitación del y o los pilotos que efectúen los vuelos.

Artículo 9°: Durante la realización de los vuelos comerciales, los pilotos deberán exhibir una credencial con su fotografía, datos personales y número de habilitación. La habilitación será emitida por la Autoridad de Aplicación.

Artículo 10°: La Autoridad de Aplicación tendrá publicado en su página oficial el registro actualizado de pilotos autorizados a realizar vuelos comerciales.

Artículo 11°: Se encuentra prohibido realizar vuelos monoplasas y comerciales sin la correspondiente habilitación. Si la Autoridad de Aplicación detecta incumplimiento a lo establecido, establecerá las siguientes sanciones:

- a) Para los pilotos: Suspensión inmediata de la habilitación e inhabilitación por el término que irán desde los 6 (seis) meses hasta los 5 (cinco) años, contados desde el momento de la suspensión de la habilitación correspondiente.
- b) Para quienes comercializan la actividad: Suspensión inmediata de la habilitación; multa pecuniaria que determine la Autoridad de Aplicación e inhabilitación por el término que irán desde los 3 (tres) meses a los 5 (cinco) años, contados desde el momento de la suspensión establecida.

Artículo 12°: Las personas que se encuentren realizando vuelos libres comerciales en modalidad biplaza, deberán adecuarse a la presente Ley en un plazo máximo de 90 (noventa) días, contados desde su publicación.

Artículo 13°: La Autoridad de Aplicación será la responsable de determinar las características y homologación correspondiente de los equipos a utilizar en la realización de vuelos en parapentes y ala deltas sin o con fines comerciales, como así también el régimen de contralor periódico de los mismos.

Artículo 14°: La Autoridad de Aplicación, con la colaboración de la Federación Argentina de Vuelo Libre, homologará los sitios de vuelo dónde se cumplan las condiciones mínimas establecidas para que el desarrollo de la actividad de Vuelo Libre no implique riesgos inaceptables durante la enseñanza y/o el vuelo deportivo y/o comercial, y que se adecuen a las normativas vigentes para el uso del Espacio Aéreo y Terrestre. Los mismos, deberán ser homologados hasta 120 (ciento veinte) días después de la reglamentación de la presente Ley. Transcurrido dicho plazo, los sitios de vuelo que no hayan alcanzado la

homologación correspondiente tendrán el carácter de prohibidos para desarrollar la actividad, bajo pena que determine la Autoridad de Aplicación.

Artículo 15°: Las solicitudes de homologación de sitios de vuelos, deberán ser enviadas por la Federación Argentina de Vuelo Libre a la Autoridad de Aplicación, con todos los datos pertinentes. Se designará personal de la Autoridad de Aplicación y un representante de la Federación Argentina de Vuelo Libre o quién la Autoridad de Aplicación indique, para que sean las que tengan la responsabilidad de examinar el o los sitio/s de vuelo propuestos e informen, detalladamente, si cumplen con los requisitos exigidos para su aprobación.

Artículo 16°: El área de despegue, dónde se practiquen vuelos comerciales, deberá contar con los siguientes requisitos mínimos.

a) Deberá permitir la colocación de 2 (dos) parapentes desplegados o 2 (dos) ala deltas armadas, simultáneamente, como mínimo.

b) Los sitios, dónde se realicen vuelos comerciales, deberán contar con un plan de emergencia a ejecutar ante cualquier emergencia o accidente que se produjera. El mismo será presentado ante la Federación Argentina de Vuelo Libre y la Autoridad de Aplicación, ajustado estrictamente a las normativas impuestas por ésta última. Además, de un seguro de responsabilidad civil.

Artículo 17°: El área de aterrizaje, dónde se practiquen vuelos comerciales, deberá responder a las condiciones técnicas indispensables que establezca la Autoridad de Aplicación.

Artículo 18°: El sitio de despegue como el de aterrizaje, o ambos, deben contar con un cartel indicativo de las restricciones o sugerencias para efectuar vuelos en el área.

Artículo 19°: En los sitios de despegue autorizados para la realización de vuelos comerciales la Autoridad de Aplicación deberá designar personal autorizado, quién tendrá la facultad y responsabilidad para hacer cumplir, estrictamente, las normativas establecidas en la presente Ley.

Artículo 20°: La presente Ley, será complementada por las resoluciones que emita la Autoridad de Aplicación y los reglamentos de la Federación Argentina de Vuelo Libre.

Artículo 21°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de Ley, es una reproducción del Expediente 2594-D-2018, TRAMITE PARLAMENTARIO N°40 con fecha 03/05/2018 .

Tanto el Ala delta, cuyos orígenes se remontan a 1890 con el ingeniero alemán Otto Lilienthal, como el Parapente, desde 1961 con el ingeniero francés Pierre Lemoigne hasta 1978, cuando Jean Claude Bétemps; André Bohn y Gerard Bosson pensaron que se podía inflar el paracaídas corriendo sobre una montaña hacia abajo en los Alpes, se convirtieron desde entonces en atracción de miles de deportistas en todo el mundo. Estos aerodeslizadores comparten el espacio aéreo con la aviación general, el vuelo a vela, aeróstatos y ultra livianos.

Para tener una idea aproximada de la afición que genera, en Europa hay 120 mil (ciento veinte mil) pilotos activos de parapente y ala delta. En nuestro país, el número va en aumento, llegando a 600 (seiscientos) planeadores deportivos, y ascendiendo a 3000 (tres mil) parapentistas, que utilizan el espacio aéreo.

Precisamente, en uno de los puntos de atracción elegidos para la práctica de la actividad, Loma Bola, ubicado en el Cerro San Javier, provincia de Tucumán, el 29 de diciembre de 2017, Natalia Vargas, médica tucumana de 28 años de edad, radicada en Alemania, dónde realizaba una especialización en Biología Molecular, regresó a su provincia con la ilusión de poder cumplir su sueño de volar en parapente. El sueño se convirtió en tragedia. En pleno vuelo, Natalia cayó al vacío desde 120 metros de altura y perdió la vida. En medio de la conmoción que causó su deceso, la Justicia, en la investigación pertinente, dejó al desnudo la falta de control existente en el vuelo realizado, a lo que se suma el grave antecedente de que el piloto que efectuó el vuelo biplaza, no contaba con la habilitación correspondiente.

El luctuoso hecho expone de manera más que preocupante el vacío legal que tiene la actividad. Y más aún, cuando el 03 de marzo del presente año, Alex Domínguez (57 años) experimentado parapentista también pierde la vida al estrellarse contra las rocas del Cerro Arco (Mendoza). O la pesadilla que vivió en 2016 Adriana Barrios cuando contrató un vuelo biplaza en Loma Bola, Tucumán.

En Argentina, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil no prevén un marco regulatorio para la actividad, así como lo hacen con las operaciones de planeadores, aeróstatos, ultralivianos y la aviación en general. Esta falta de regulación, confirmada por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) para la actividad de vuelo libre, tanto para la categoría monoplaza como biplaza, actualmente es suplida –precariamente- en los hechos por la Federación

Argentina de Vuelo Libre, quién se encarga de otorgar las licencias correspondientes a los pilotos de la actividad o la formación técnica de los que se inician en la misma, pero sin contar con un respaldo legal que las faculte a tomar decisiones indispensables para la seguridad en la actividad o para velar por el cumplimiento estricto de las reglas básicas a las que deba ajustarse el Vuelo Libre.

Esta anomia, en la que se desarrolla la actividad del Vuelo Libre, se halla más expuesta en la explotación comercial de la misma, teniendo en cuenta que, en muchas provincias, son promocionadas cómo parte del turismo alternativo, tal es el caso concreto de Córdoba, dónde está contemplada dentro de la Ley 8801.

Para dejar bien explicitado. Un ala delta es un planeador ultraliviano construido con tela y una estructura de metal y compuestos plásticos. Puede desmontarse rápidamente y guardarse en un tubo de unos 6 m de largo y 40 cm de diámetro. El piloto vuela acostado boca abajo, controla el ala tomándose de una barra y desplazando su peso hacia los lados, adelante y atrás. El aladeltismo nació a comienzos de la década del '70. Fue durante muchos años la única modalidad de vuelo libre y ha experimentado una notable evolución tecnológica. Existen alas delta para un piloto, y otras para piloto y pasajero. Se practica como actividad recreativa, comercial (vuelos biplaza) y deportiva”.

En tanto el parapente, es un planeador ultraliviano totalmente flexible, construido de tela y cuerdas de alta resistencia. Tiene la particularidad de que se puede plegar y todo el equipo cabe en una mochila. El piloto vuela sentado o semi-acostado boca arriba, y controla el parapente mediante comandos en sus manos, movimientos de su cuerpo, y un acelerador en los pies. Es un deporte reciente, que surgió a fines de los años '80 y está viviendo un acelerado crecimiento, tanto en desarrollo tecnológico como en cantidad de practicantes.

Existen parapentes para un piloto, o bien para piloto y pasajero. Se practica tanto por placer, como en forma comercial (vuelos biplaza) y deportiva, con una amplia variedad de campeonatos regionales, nacionales e internacionales.

La elaboración de este proyecto contó con el inestimable aporte de los representantes de la Federación Argentina de Vuelo Libre, con quienes se han valorado contenidos y alternativas más convenientes que hagan al presente el instrumento normativo necesario y vital para el desarrollo futuro de la actividad.

Por todo lo expuesto como antecedentes, que hacen a la realidad por la que atraviesa la actividad de Vuelo Libre y a la inmediata necesidad de que se encuentre regulada dentro de un marco legal que le brinde un resguardo de seguridad responsable y confiabilidad para su desarrollo y progreso, es que solicito a mis pares el acompañamiento en el presente proyecto de ley.