

(S-4966/17)

## PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1: La presente ley tiene como finalidad regular la actividad deportiva y comercial del Vuelo Libre, entendiéndose por tal el efectuado con parapentes y/o ala deltas bajo modalidad de vuelo con o sin motor.

Artículo 2: Para poder realizar vuelos libres sin fines comerciales se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser mayor de 16 años.
- b) Poseer Licencia de Piloto emitida por la Federación Argentina de Vuelo Libre.

La autoridad de aplicación puede autorizar en forma excepcional el desarrollo de la práctica del deporte del vuelo libre, en su modalidad monoplaza, por bajo la edad mínima, cuando debidas razones fundadas así lo justifiquen, previa petición del interesado avalada por la Federación Argentina de Vuelo Libre.

Artículo 3: Los pilotos que desarrollen vuelos libres con fines comerciales, para sí o terceros, deberán encontrarse inscriptos y habilitados por la Autoridad de Aplicación que determine el Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 4: Para poder obtener la habilitación del artículo 3 se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser mayor de 18 años.
- b) Poseer Licencia Superior Piloto Biplaza emitida por la Federación Argentina de Vuelo Libre.
- c) Presentar certificado de aptitud física firmado por un profesional de la salud para la actividad que realiza.
- d) Presentar el certificado del curso de primeros auxilios avalado por la Autoridad de Aplicación. La Autoridad de Aplicación desarrollará un programa para el curso de primeros auxilios que contemple los aspectos necesarios ante un posible accidente en el desempeño de la actividad.
- e) Contar con seguro de Responsabilidad Civil emitido por compañía autorizada por la Superintendencia de Seguros de la Nación.
- f) No poseer antecedentes penales.

Artículo 5: 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.

Artículo 6: 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, a efectos de que sean incorporadas a su legajo personal.

Artículo 7: Las personas que comercialicen vuelos libres deberán hacer constar, en la publicidad que realicen por cualquier medio, apellido, nombre, número de registro y habilitación del/los piloto/s que realice los vuelos.

Durante la realización de los vuelos comerciales, los pilotos deberán exhibir una credencial con su fotografía, datos personales y número de habilitación. La credencial será emitida por la Autoridad de Aplicación o quien ésta indique.

Artículo 8: Se encuentra prohibido realizar vuelos comerciales sin la correspondiente habilitación.

Si la Autoridad de Aplicación detecta un incumplimiento, deberá establecer las siguientes sanciones:

Para los pilotos: la suspensión inmediata de la habilitación e inhabilitación de un plazo de 6 meses a 5 años contados desde el momento de la suspensión.

Para las personas que comercializan la actividad: suspensión inmediata de la habilitación; multa pecuniaria e inhabilitación de un plazo de 3 meses a 5 años contados desde el momento de la suspensión.

En el caso que el piloto sea la misma persona que comercializa la actividad, se procederá a la suspensión de la habilitación, el cargo de una multa pecuniaria y la inhabilitación por un plazo de 6 meses a 5 años contados desde el momento de la suspensión.

Aquellas personas que se encuentren realizando vuelos libres comerciales, en modalidad biplaza, deberán adecuarse a la presente ley en un plazo máximo de 6 meses, contados desde su publicación. La Autoridad de Aplicación, por única vez y bajo decisión fundada, podrá extender dicho plazo.

Artículo 9: La Autoridad de Aplicación homologará los sitios de vuelo donde se cumplan las condiciones mínimas 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 cumplan las normativas aplicables para el uso del Espacio Aéreo y terrestre.

Desde la publicación de la presente ley, la Autoridad de Aplicación tendrá el plazo de 1 año para homologar todos los sitios de vuelo. Transcurrido dicho plazo, no se podrán realizar vuelos libres en sitios no homologados por la Autoridad de Aplicación, bajo pena de clausurarse los mismos.

Artículo 10: La solicitud de homologación de sitio de vuelo deberá ser enviada a la Autoridad de Aplicación con todos los datos pertinentes. Se designará personal de la Autoridad de Aplicación y un inspector de la Federación Argentina de Vuelo Libre, o quien la Autoridad de Aplicación indique, para que examinen el sitio de vuelo propuesto e informen a la si el mismo cumple con los requisitos mínimos para su aprobación.

Artículo 11: El área de despegue donde se practiquen vuelos comerciales deberá contar con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Deberá permitir la colocación de dos parapentes desplegados o dos ala deltas armadas simultáneamente, como mínimo.
- b) Los sitios donde se realicen vuelos comerciales deberán contar con un plan de emergencias ante cualquier accidente, presentado ante la Federación Argentina de Vuelo Libre y la Autoridad de Aplicación, además de un seguro de emergencias y responsabilidad civil.

Artículo 12: El área de aterrizaje donde se practiquen vuelos comerciales deberá contar con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Debe tener una exposición franca a los vientos dominantes.
- b) No debe tener obstáculos peligrosos a menos de 100 mts del punto central del aterrizaje.
- c) Debe ser fácilmente alcanzable desde el despegue, con cualquier viento que permita despegar.
- d) Debe contar con una manga de viento permanente de características adecuadas para su fácil visualización desde el aire.

Artículo 13: El sitio de despegue y aterrizaje deberán contar con un cartel indicativo de las restricciones o sugerencias para el vuelo en el área

Artículo 14: La presente ley será complementada con las resoluciones emitidas por la Autoridad de Aplicación y los reglamentos de la Federación Argentina de Vuelo Libre.

Artículo 15: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Silvia B. Elías de Perez.- Julio C. Catalán Magni.- Laura E. Rodríguez Machado.- Inés Brizuela y Doria.- Claudio Poggi. Cristina Fiore Viñuales.- Julio C. Cobos.- Silvia del Rosario Giacoppo. –

## FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

Como muchos argentinos lo hacen a diario, el 29 de diciembre del año pasado Natalia Vargas subió hasta Loma Bola, un centro de vuelo ubicado en San Javier, Tucumán, para realizar un viaje en parapente. Desgraciadamente, Natalia cayó al vacío desde 120 metros de altura y murió. En la investigación judicial se conoció que fallaron los elementos de control y que el piloto no estaba habilitado para realizar vuelos “biplaza”, como se los denomina.

La trágica historia de Natalia Vargas, de 28 años, médica tucumana que se había radicado en Alemania para estudiar Biología Molecular, ha desnudado los vacíos legales de una actividad que se practica en varios puntos de nuestra Argentina, y que incluso es promocionada por los estados provinciales como un atractivo turístico.

Según define la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el vuelo libre es una modalidad de vuelo “sin motor” en la que el piloto despega a pie desde una montaña o bien remolcado mediante una soga y un torno. Pese a no tener motor, el piloto logra mantenerse en vuelo durante determinado tiempo, e incluso puede viajar a muchos kilómetros de distancia aprovechando corrientes ascendentes. Dichas corrientes son generadas tanto por el viento y el terreno (“dinámicas”), como por el calor del sol actuando sobre el terreno (“térmicas”).

Dentro de esta actividad, dice la ANAC, quedan comprendidas las aladeltas y los parapentes:

- “Un Aladelta es un planeador ultraliviano construido mediante 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, y 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 (campeonatos).”

- “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 semiacostado 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.”

Los clubes de vuelo libre se encuentran agrupados en nuestro país por la Federación Argentina de Vuelo Libre (FAVL), quienes colaboraron en la redacción del presente proyecto. Entre otras funciones, la FAVL se ocupa hoy de reglamentar la actividad y otorgar las licencias de piloto en sus distintas categorías de piloto biplaza y de instructor, reconocidos por la ANAC.

La actividad carece de una regulación legal y solamente se rige por disposiciones emitidas oportunamente por ANAC, la Fuerza Aérea Argentina y la ex Comisión Nacional de Comunicaciones. La legislación provincial y municipal es escasa, y en la mayoría de los casos nula, en aquellos lugares en el que se practica el vuelo libre.

En los últimos años la actividad con este tipo de aparatos, especialmente los parapentes, se ha incrementado significativamente.

La falta de regulación, sobre todo de la explotación comercial de la misma, hace que los controles sean insuficientes para que la práctica del vuelo libre se realice de manera segura. La muerte de Natalia Vargas ha dejado al desnudo las falencias del sistema, y este proyecto busca dotar de herramientas para su regulación, y evitar que tragedias como las de Loma Bola se repitan.

Señora presidente, la muerte de Natalia no puede quedar como un dato más de las estadísticas de Argentina. Debe significar un antes y un después en la regulación de la actividad. Así lo consideran los integrantes de FAVL, así lo reconocen diversos especialistas en el tema, así lo reclaman los padres de Natalia. A su memoria le debemos abrir este debate, y sancionar una ley.

Por lo expuesto, es que pido a mis pares que me acompañen en el presente proyecto.

Silvia B. Elías de Perez.- Julio C. Catalán Magni.-