



FORMULA DENUNCIA

Señor Juez:

Carlos Alberto RIVOLO, Fiscal Federal a cargo de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 2 de esta ciudad, en la **Investigación Preliminar nro. 67/2025 caratulada: "NN. S/ DELITO DE ACCION PUBLICA"** (art. 8 de la ley 27.148), que tramita en esta Fiscalía, me presento ante V.S. a efectos de formular denuncia en los términos del art. 174 y ccdtes. del CPPN, en principio, en orden a la presunta infracción del artículo 190 del Código Penal llevada a cabo por **José Mauricio Sana Saldaña** -CEO y Ejecutivo Responsable-; **Fabián Pérez** -Gerente Senior de Seguridad Operacional-; **Omar Alejandro Buono** -Gerente Senior de Mantenimiento (Director de Área Técnica) y Representante Técnico-; **Walter Fridman** -Gerente de Calidad-; **Juan Pablo Luchetti** -Gerente de Mantenimiento- y/o responsables de la empresa **FB Líneas Aéreas, cuyo nombre comercial es Flybondi**.

Asimismo, radico formal denuncia penal por presunta infracción de los arts. 190 y 248 del Código Penal cometida por **María Julia Cordero** -ex interventora y actual Administradora de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC); **Marcelo Carlos Moroni** -ex Director Nacional de Seguridad Operacional de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)- y **Pablo Mariano Coradazzi** - Director de Aeronavegabilidad de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)- y/o responsables a cargo del control de la seguridad operacional del transporte aéreo nacional.

Todo ello sin perjuicio de la calificación legal que en definitiva corresponda, como asimismo de la determinación e identificación de los autores, cómplices y/o partícipes que arroje el avance de la investigación en los términos del art. 193 del CPPN.

I. LA INVESTIGACIÓN PRELIMINAR:

La presente Investigación Preliminar reconoce su inicio en una publicación efectuada en la red social "X", en la que el usuario "@diego_domi" -Diego Dominelli- que indica ser periodista, el 6/12/2024 escribió el siguiente posteo: *"INVESTIGACIÓN! Flybondi con su taller de Ezeiza suspendido por ANAC realizo 37 tareas de mantenimiento en sus aviones como si nada pasara. Documentos, testimonios."*, y como referencia agrega el siguiente enlace:

<https://aviacionenargentina.com.ar/investigacion-flybondi-con-su-taller-de-ezeiza-suspendido-por-anac-realizo-37-tareas-de-mantenimiento-en-sus-aviones-como-si-nada-pasara-documentos-testimonios/>.

Habiendo ingresado al mismo se advierte una nota periodística que refiere: *“Desde el 4 de octubre pasado hasta el 14 de noviembre el taller de Flybondi en Ezeiza estuvo inhabilitado por ANAC. Sin acatar lo dispuesto Flybondi realizo 37 tareas de mantenimiento en sus aeronaves. Tanto el organismo como personas de identidad reservada describen el desastre, depósitos sin luz, piezas aeronáuticas sin documentación y herramientas calibrables rotas. La seguridad operacional esta afectada.”*.

A su vez, en la nota se publican fotos de documentos referentes a novedades de una auditoría efectuada por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), suscripta por el Ing. Walter Fridman, por parte de FB Líneas Aéreas SA, y el Ing. Fabián Masciarelli, por la ANAC, de la que surge -entre otras cuestiones- que se habrían efectuado tareas de mantenimiento a aeronaves de esa empresa, en las *“instalaciones Satélites del TAR 1B-595”* mientras éstas se encontraban temporalmente suspendidas por el organismo.

En el mismo sitio de internet, se pudo visualizar también una publicación titulada *“Flybondi en MODO REPEAT, voló más de 10 días con un avión fuera de norma. Además presento fallas uno de los alquilados a AlbaStar. Documentos, info y video.”*¹ Al acceder a la nota, fechada el 14/12/2024, se puede leer: *“El 9 de noviembre ANAC inspeccionó al Boeing 737/800 matrícula LV-KEH de Flybondi y encontró el “burlete” de una ventanilla en la cabina de mandos fuera de norma. Según el fabricante el avión debió quedar en tierra pero siguió volando. La low cost puso en riesgo la seguridad operacional.”*.

Con la finalidad de corroborar dichas circunstancias y, en ese caso, si tales conductas pudieron haber puesto en peligro la seguridad de las aeronaves que prestan el servicio de transporte de pasajeros se dispuso iniciar investigación en los términos del art. 8 de la Ley de Ministerio Público Nro. 27.148.

II. LOS TESTIMONIOS:

Como primera medida se convocó a prestar declaración testimonial al Ingeniero **Fabián Masciarelli** -mencionado en la nota periodística-, ingeniero aeronáutico que presta funciones en la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) como inspector de aeronavegabilidad. Según reveló en su declaración, el nombrado se desempeña actualmente como “PMI” (por sus siglas en inglés), que vendría a ser un punto de contacto

con el inspector principal de mantenimiento de una empresa de aeronavegación. Su función se desarrolla junto a uno o dos inspectores adjuntos y, en su caso, fue designado PMI para Flybondi.

Explicó que su trabajo consiste en realizar inspecciones de vigilancia a las empresas aéreas, que son programadas en base a un plan de vigilancia que realiza ANAC, que la empresa desconoce y pueden ser sorpresivas, en lo que tiene que ver con la **gestión del mantenimiento e inspecciones de aeronaves en plataforma o en base de mantenimiento, bajo las normas RAAC 121** (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil 121), que es sobre la operación de la línea aérea. Puntualmente, explicó que sobre tal normativa arma su plan de inspecciones y lo eleva a su jefe de departamento para que lo apruebe. Básicamente se auditan los procedimientos que cada empresa tiene escrito, concurren a los centros de control de mantenimiento (CCM), tratando de controlar que todo esté de acuerdo a los procesos de mantenimientos de los manuales de la empresa.

Agregó que ANAC también realiza inspecciones de base de oficina - que no son de aeronaves- donde ven registros de mantenimiento, gestión de las operaciones especiales, cómo se está haciendo el mantenimiento de línea, herramientas y reparaciones que, en el caso de Flybondi se encuentran en los talleres aeronáuticos aprobados por RAAC 145, es decir Taller Aeronáutico de Reparaciones. Aclaró en tal sentido que RAAC 145 determina el alcance del mantenimiento que realizan sus talleres, que pueden hacer mantenimiento tanto de la propia empresa como de aeronaves de otras empresas. Pero en el caso de Flybondi, lo requiere para sus propios aviones. Agregó que es en el Departamento Talleres Aeronáuticos de Reparación de ANAC donde se encargan de aprobar las solicitudes de los talleres bajo el RAAC 145, sin importar la categoría del taller, es decir, si es de un aeroclub, de un fumigador o de una línea aérea.

Preguntado sobre si existe alguna clasificación de las irregularidades que pueden existir en la operación del servicio por parte de empresas que explotan el rubro aerocomercial, respondió que hay como una categorización de novedades, que está más que nada asociada a los talleres, es decir, al RAAC 145, se trata de un documento de clasificación de novedades, con la idea de que algunas las gestione el propio usuario con su manual de procedimientos. Aclaró que en RAAC 121 las novedades que se observan deben tratarlas a todas, es decir que en todas se les responda algo.

En cuanto a qué tipo de suspensiones operativas pueden ordenarse a una empresa aeronáutica determinada y, en particular, aquéllas motivadas por encontrarse en riesgo la seguridad de una aeronave que presta el servicio aerocomercial, respondió: *"no hay una clasificación de suspensión, pero un incumplimiento grave sobre algo que hayamos determinado que hay que realizar y no se realiza, se puede dejar ese avión en tierra. El incumplimiento de la MEL o las malas condiciones de las herramientas de un taller, de lo que ya se pasó una novedad y no se cumplió en el plazo previsto, puede determinar que el avión quede en tierra [...] cuando un avión queda en tierra porque no pudo cumplir con algo, queda ahí hasta que solucionen el problema, Esto lo deben informar a mes vencido. Cuando damos la novedad sobre alguna irregularidad luego de una inspección, siempre hacemos un seguimiento de que lo que hay que solucionar efectivamente se cumpla"*.

En relación a las actas de auditoría publicadas en la nota periodística expresó: *"sí, las reconozco. Son dos actas de auditoría y existen los originales. Una fue consecuencia de la otra"*. Explicó que la primera de fecha 24 de octubre de 2024, fue motivada con la intención de verificar varios pendientes, pasibles de auditorías posteriores, a verificar en las bases de mantenimiento y que tenía en cartera para analizar. Tal como refleja el informe, observó que Flybondi, como taller RAAC 145, tenía en ese momento dos ubicaciones de mantenimiento, la de Aeroparque, que es la base principal, y la de Ezeiza que es la base secundaria, llamado un taller satélite. Agregó que el 4 de octubre de 2024, con motivo de una inspección que había hecho el sector talleres aeronáuticos de reparación, el Director de Aeronavegabilidad le había suspendido a Flybondi el taller satélite de Ezeiza, por haber problemas con herramientas, repuestos y partes aeronáuticas sin trazabilidad, y que había mucho desorden y precariedad en el taller, lo cual venía siendo recurrente en las inspecciones de un taller que se cataloga como 'mayor' de reparación aeronáutica. A partir de ahí Flybondi comienza con tratativas con ANAC para ver qué hacía falta para levantar la suspensión. Tomó conocimiento que luego de esa suspensión hubo una presentación por parte de Flybondi de un plan de acciones correctivas que fue rechazado el 10 de octubre de ese mismo año por insuficiente o porque no colmaba las expectativas de la ANAC, lo que implicó una confirmación de la suspensión del taller.

En su relato explicó que pasado cierto tiempo generó esta auditoría de registros de mantenimiento, con la idea de hacerle un seguimiento a la nota del Director de Aeronavegabilidad del 4/10/24, es decir, la nota de suspensión original. A raíz de ello, concurre a las oficinas de Flybondi en Costa Salguero, programa la inspección, le generan



la orden de comisión para salir y recuerda haber averiguado si la suspensión estaba vigente, circunstancia que le confirmaron, por lo tanto, *“cualquier mantenimiento que se hubiere hecho en ese taller hubiese estado mal”*. Agregando que *“Al concurrir y solicitar espontáneamente los registros de mantenimiento RTV de algunas aeronaves en el último tiempo, noto que habían seguido efectuando tareas de mantenimiento de aeronaves en Ezeiza de manera normal, en contraposición a la suspensión temporaria de ANAC, de la habilitación de los talleres de Ezeiza [...] Yo esperaba no encontrarme con tareas de mantenimiento en ese taller, o los formularios internos de traslado de taller que se realizan administrativamente cuando los mecánicos se trasladan a cualquier otro aeropuerto a realizar reparaciones en lugares que no son las bases de mantenimiento habilitadas de la empresa. Cuando pido esos formularios veo que ninguno es hacia Ezeiza, sino para ubicaciones del interior y exterior del país, lo cual implicaba que las tareas de mantenimiento en general en ese taller -todavía suspendido- se habían realizado de manera irregular, por lo que dejé constancia que se instaba al acatamiento de la orden del Director de Aeronavegabilidad, ya que nunca me había sucedido un desafío a la autoridad de ese estilo. Para mí fue un real asombro. No suelen haber suspensiones, pero cuando hubo en otros talleres se han acatado. Al día siguiente expongo este tema con mi Jefe y el Director de Aeronavegabilidad Pablo Coradazzi y formé un expediente para darle una continuidad ordenada al tema y que ellos estén al tanto, porque no era una novedad del montón y no podía quedar en mis manos, ya que se estaba desconociendo la orden del Director de cerrar el taller de Ezeiza, y como no encontré formularios de traslado que de alguna manera hubiesen cubierto esos mantenimientos eso implicaba el incumplimiento de la orden”*.

Preguntado por el Sr. Fiscal para que diga si, en función de lo que explicó y de lo que motivó la suspensión del taller satélite de Ezeiza, de alguna de esas auditorías surgieron elementos que le permitan inferir que podría haberse puesto en riesgo la seguridad de las aeronaves que prestan el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros y fueron atendidas en ese taller, respondió: *“desde el punto de vista del estándar inicial entiendo que sí. No se puede hacer mantenimiento en una base que no está habilitada. Es muy elemental, de las primeras cosas que se enseñan en la instrucción a un técnico aeronáutico. Por eso la urgencia de todo esto”*.

A preguntas de esta Fiscalía reveló: “... yo puse en conocimiento de las auditorías a mis superiores. A mi Jefe, el Ing. Luis Pariani primero le elevé un expediente para su conocimiento, y a través de mi Jefe al Director de Aeronavegabilidad con recomendación de que también se lo pusiera en conocimiento al Jefe de talleres de reparación, que eran los que habían impulsado la nota de suspensión temporaria del taller y quizás posibles estamentos superiores o el cuerpo legal de la ANAC, **por el desacato de la suspensión que desafiaba a la autoridad. Insisto que para mí fue algo inaudito y me sentí avasallado en mi profesionalismo que suceda esto**”.

Preguntado sobre si tiene conocimiento acerca de alguna auditoría o inspecciones de aeronaves de la empresa mencionada en la que se hubiere detectado que el burlete o sellos de una ventanilla o parabrisas de la cabina de mandos se encontrara fuera del rango de tolerancia especificado por el fabricante para operar la aeronave de manera segura, respondió que “... uno de los analistas, Maximiliano Payero, detectó un error en los registros de mantenimiento que se había consignado respecto de una inspección de confiabilidad de un parabrisas. Algo que decía que había que medir y en función de lo que había dado la medición se había consignado como que era no aplicable y le comunicamos a la empresa que debía corregir el registro rehaciendo la tarea, reinspeccionando el parabrisas antes del próximo vuelo. Seguramente era una tarea de control de mantenimiento que ellos realizaban internamente en la empresa, basados en sus sistemas de gestión de mantenimiento y el programa de mantenimiento de aeronaves. Esta no era una tarea requerida por el fabricante ni de cumplimiento obligatorio, pero como Flybondi ya había tenido algunos eventos con los parabrisas de sus aeronaves, idearon un programa de monitoreo por intervalos para controlar estos elementos, para evitar que un avión quede en tierra. Eso no quita que una vez que uno diseña una acción de monitoreo o mantenimiento determinado no tenga que cumplirla bien al anotar en los registros, y eso fue lo que se objetó en este caso. Que se rehiciera la tarea porque el registro no era correcto. Entonces propusimos una nota urgente para que recertificara esa tarea porque el registro era inconsistente y lo cumplieron, con la tarea recertificada”.

Ante la pregunta sobre si la irregularidad en cuestión implicaba un riesgo para la seguridad operacional de las aeronaves en cuestión que determinara que no debieran realizar vuelos, respondió: *en este caso fue distinto. Se le pidió que cumpliera antes del siguiente vuelo porque queríamos que el registro estuviese correcto y con ello efectuado el monitoreo en cuestión, sobre todo teniendo en cuenta las cosas que venían pasando y que no nos daban confianza*”.

A raíz del testimonio de Masciarelli se convocó a prestar declaración a **Maximiliano Ezequiel Payero**, ingeniero aeronáutico que presta funciones en la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), en el Departamento de Talleres Aeronáuticos de Reparación, realizando principalmente inspecciones a talleres aeronáuticos de reparación de empresas que tienen habilitados para reparar aviones. Puntualmente tiene la tarea de certificar esos talleres inicialmente, realizar las recertificaciones y las inspecciones de vigilancia, que tienen lugar en las empresas o en sus talleres de reparación.

Explicó que hay empresas que tienen sus propios talleres de reparación, y hay talleres que no tienen aviones, sino que solamente hacen reparaciones. Cuando se realiza una inspección relevan lo que son hallazgos, novedades, observaciones o no conformidades, en relación a las RAAC 145, que son las regulaciones argentinas de aviación. **Las irregularidades detectadas pueden implicar la suspensión por parte de la ANAC de las operaciones, talleres y vuelos con las aeronaves en cuestión, aunque no es muy usual que ocurra. Normalmente se toman esas medidas cuando se incumplen procedimientos de forma grosera o se pone en riesgo la seguridad operacional.** Y agregó: *“El caso más significativo fue el que sucedió recientemente con FB Líneas Aéreas SA, que el nombre comercial es Flybondi, en el cual incumplieron significativamente el RAC 145 103, que es todo lo que tiene que ver con las instalaciones, trazabilidad de partes de aviones, ya sean consumibles o repuestos, control de herramientas calibrables, procedimientos específicos de la empresa, que tiene su manual, personal sin capacitación, falta de iluminación en las instalaciones, un desorden muy significativo y acumulación de repuestos y partes en el piso”*.

Refirió puntualmente que *“Después de esa inspección nocturna que se hizo entre el 3 y el 4 de octubre de 2024 a la madrugada, a alrededor de las 6 de la mañana en el taller satélite que la empresa tiene en Ezeiza, sugerimos al Jefe de Departamento, Guillermo Molina, a nuestro coordinador Roberto Torino y al Director de Aeronavegabilidad, Pablo Coradazzi, que se considerara la suspensión del taller en cuestión, lo cual finalmente ocurrió ese mismo día a la tarde o noche. Tal vez no en forma directa, pero el incumplimiento severo detectado podía poner en riesgo la seguridad*

operacional de las aeronaves a las que se realizó mantenimiento o reparaciones en ese taller”.

Relató que el Ingeniero Fabián Masciarelli **constató que Flybondi no estaba cumpliendo la suspensión, lo cual los sorprendió mucho porque no esperaban que los profesionales que trabajan allí, a los cuales conocen, no acataran una decisión así de la ANAC.** Reveló que *“Es muy grave no obedecer una orden así. Y frente a esto no teníamos mucho más margen de acción que hacer las inspecciones. Fabián Masciarelli hablaba con el representante técnico de Flybondi, Omar Buono, pero no hubo una respuesta concreta”.*

Sobre este punto, expuso: *“La inquietud nuestra era que alguien diera respuesta a las recomendaciones e informes varios que habíamos realizado por las **graves irregularidades detectadas.** Todo esto está plasmado en un expediente interno de la ANAC, donde están las idas y vueltas con los distintos sectores del organismo a los que elevamos los informes en los que propusimos recomendaciones que considerábamos pertinentes, como que se suspendiera al representante técnico de la empresa, que se dejaran en tierra aeronaves. Fue tanto el tiempo que estuvo suspendido el taller de Flybondi que prácticamente todas las aeronaves fueron intervenidas en el taller de Ezeiza, con lo cual pedimos que se suspendiera el CESA, que es el certificado de explotación de servicios, porque **para que una aeronave esté en condiciones de ser operada debidamente, debe ser atendida en talleres aeronáuticos habilitados**”.* Tales informes, de fecha 12 de noviembre y 30 de diciembre de 2024, a los que se refiere el testigo, fueron aportados en el marco de su declaración.

Seguidamente, a preguntas de esta Fiscalía, el testigo relató: *Primero hubo una etapa en la que estuvo suspendido el taller, después del 14/11/2024, que se vuelve a habilitar hasta la inspección de renovación de las certificaciones, que fue el 20/12/2024. Ahí se detectaron más “no conformidades” que afectaban a aeronaves, como omisión de tareas de mantenimiento, que implicó notificar a la empresa que se rehicieran tareas a la brevedad, antes de que efectuaran el vuelo siguiente o en 24 o 48 horas. En la semana del 16 al 20 de noviembre se fueron cumpliendo estos pedidos. Luego de ese evento **nosotros emitimos otros informes, en los que íbamos recomendando suspensiones y ciertas sanciones sobre la empresa, pero que finalmente no ocurrían, no sabemos por qué.** Antes del 14/11/2024 fuimos varios inspectores dos veces a constatar los talleres, junto con el Director de Aeronavegabilidad y el Director Nacional de Seguridad Operacional, Marcelo Moroni, y constatamos básicamente lo mismo. Si uno ve las actas del 4/10/2024, del*



6/11/2024, 11/11/2024, siendo esta última en la que fuimos con los directores, algo que no es usual, nos encontramos con la misma situación. Si mal no recuerdo en esta última seguían apareciendo "no conformes", como falta de trazabilidad de partes, problemas con las herramientas. Y algo importante: el 4/11/2024, si bien se suspende, siempre se pide que implementen un plan de acciones correctivas para corregir, y cuando sale esa notificación también se le pide a la empresa una reunión en la ANAC para tratar el tema. Yo no estaba pero recuerdo que estaba *Damián Perticarari*, y esa reunión terminó en que iban a presentar un plan de acciones correctivas a la brevedad. A los dos o tres días presentan un plan y la ANAC se lo rechaza porque se esperaba algo más contundente y global, y no algo tan particular. **Luego de ese período no hubo ninguna otra presentación posterior de Flybondi, hasta que Fabián va el 24/10/2024 a realizar una inspección de vigilancia donde constata que en el taller inhabilitado seguían realizando mantenimiento y reparaciones de aeronaves.** Lo que ocurrió luego es que hicieron varias inspecciones posteriores y al 6/11/2024 el taller seguía en las mismas condiciones, por lo cual seguimos elevando informes solicitando que se tomaran acciones sobre la empresa porque seguía incumpliendo. No queríamos que nos expongan más a ir, ya que cada vez que íbamos seguíamos viendo lo mismo. Por eso emitimos un informe final en el que pedimos que nos desentiendan de seguir yendo a hacer inspecciones, ya que la situación era siempre la misma y lo que había que hacer era tomar alguna acción concreta sobre la empresa. Nosotros lo que podíamos hacer eran actas de infracción. Una de ellas fue a la empresa y otra al representante técnico, en ambos casos por incumplir la suspensión del taller satélite de Ezeiza, e hicimos dos más por incumplimiento regulatorio, referido a incumplimientos en los mantenimientos contratados e instalaciones. Actualmente tenemos en proceso otras 5 o 6 más, por la última inspección de renovación de diciembre, en las que se constató que no hay registro de tareas de mantenimiento o que se ejecutaron de manera incompleta, y por omisión de registros de mantenimientos de aeronaves que actualmente la empresa está utilizando para el transporte aéreo de pasajeros. Nosotros fuimos evaluando todos los registros que nos fueron presentando y encontramos esta gran cantidad de irregularidades".

Luego de ello y preguntado para que diga si, en función de lo que explicó y de lo que motivó la suspensión del taller satélite de Ezeiza, de alguna de esas

auditorías surgieron elementos que le permitan inferir que **podría haberse puesto en riesgo la seguridad de las aeronaves que prestan el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros y fueron atendidas en ese taller, respondió: "sí. Por dos razones: una porque el taller no estaba habilitado y a partir de ahí las aeronaves no están legalmente en condiciones seguras de aeronavegabilidad, y la segunda es que hasta el 14/11/2024 no se había presentado por parte de la empresa un plan de acciones correctivas global como se venía solicitando."**

Agregó que cuando se levantó la suspensión el día 14 de noviembre, presentaron un informe manifestando que no compartían el plan de acciones correctivo presentado por Flybondi, ya que no aceptarían plazos tan largos como los que proponía la empresa. Concretamente expresó que **"Si una novedad era que había personal sin capacitación, necesitábamos acciones concretas en ese momento y no esperar a enero de 2025. No queríamos dar un OK técnico con el que nosotros no estuviéramos de acuerdo"**.

En relación a la inspección de la aeronave en la que el burlete o sello de una ventanilla o parabrisas de la cabina de mandos se encontraba fuera del rango de tolerancia especificado por el fabricante para operar la aeronave de manera segura, respondió: **"sí. En los registros que presentó la empresa se pudo constatar que, del sellado de un parabrisas de una aeronave, el resultado de la medición efectuada, de acuerdo a lo solicitado por el fabricante requería la reparación del sellado, y de acuerdo a los registros de mantenimiento entregados por Flybondi, dicha reparación se declaró como 'no aplicable', con la indicación de 'Sello Aerodinámico OK', habiendo declarado un total de 30 minutos para la realización de la tarea. En función de esto solicitamos que mediante una notificación ANAC le hiciera saber a la empresa que debía rehacer la tarea previo al próximo vuelo y remitir el registro final de la reparación que hicieron. Esto es porque al no cumplir las instrucciones del fabricante, se puede afectar directamente la condición de aeronavegabilidad del avión. Si uno no cumple la instrucción del fabricante lo consideramos grave porque pone en riesgo la seguridad de la aeronave, por eso pedimos que se hiciera la reparación de forma inmediata. En esos casos no se duda. Finalmente, al día siguiente emitieron el registro nuevo y ahí quedó constancia que se hizo la reparación y declararon 8 horas de trabajo total, como también los consumibles que utilizaron para efectuar la reparación. La nueva medición les daba 0,15 o algo así, que era un valor correcto. Nosotros en el acta de infracción que hicimos, dejamos constancia que la aeronave estuvo volando mucho tiempo sin la reparación realizada y sin tener el sellado con la holgura mínima estipulada por el fabricante. El acta se encuentra en**



*proceso de confección, porque se detectaron unos errores como este al efectuar los mantenimientos. Se habían constatado treinta y pico o cuarenta irregularidades o 'no conformidades' entre lo que es mantenimiento, capacitación, herramientas. Lo llamativo en este caso es que se **encontraron varias no conformidades' graves que impactaban directamente sobre las aeronaves y que tenían que ver con no hacer las reparaciones o mantenimientos que el fabricante indicaba.**"*

A preguntas de esta Fiscalía, en lo esencial relató: *"la sensación es que [los mecánicos del taller] no fueron avisados de la inhabilitación, porque sino seguramente se hubieran rebelado y no hubiesen trabajado en esa condición. Lo primero que le enseñan a un mecánico es que no puede trabajar en un taller aeronáutico que no está habilitado para reparar o hacer mantenimiento de aeronaves. Nadie se jugaría a hacer eso porque cuando la ANAC te saca la licencia no podés trabajar más. Los que no podían desconocer la orden de inhabilitación eran el representante técnico, el gerente de seguridad operacional y el gerente de calidad, que son personas con las que interactuamos y tenemos más comunicación, especialmente con el gerente de calidad, con quien se analizan las propuestas de acciones correctivas"*.

En idéntico sentido prestó testimonio **Damián Hugo Perticarari**, ingeniero aeronáutico, Inspector Mayor de aeronavegabilidad en el Departamento de Talleres Aeronáuticos de Reparación, quien, ante la exhibición de las Notas aportadas por el testigo Payero, realizó un racconto de su intervención en las inspecciones a Flybondi.

En tales antecedentes, explicó que luego de la suspensión del taller de Flybondi ocurrida el 4 de octubre de 2024, hubo una reunión en ANAC el 8 de octubre donde le solicitaron hacer una presentación en "power point". En esa reunión estuvieron presentes el CEO, el Representante Técnico y los gerentes de calidad, seguridad operacional, ingeniería y logística y materiales de Flybondi. Por ANAC, estuvo el Director Nacional de Seguridad Operacional (Moroni), el Director de Aeronavegabilidad (Coradazzi), el Director de Aviación de Transporte (Pariani) y el Jefe de la Dirección de Talleres Aeronáuticos de Reparación (Molina) y el testigo como presentador. La intención de la reunión era presentar a la empresa por qué se había suspendido y explicarles los motivos de la nota del 4 de octubre. Ese mismo día, Flybondi envía una nota con un plan de acción correctiva para intentar levantar la suspensión, el cual fue analizado por los

inspectores, quienes ratificaron la sugerencia de mantener la suspensión mediante Nota NO-2024-110792597-APN-DNSO- ANAC, elevada a los directores de ANAC el 10 de octubre de 2024.

Agregó que *“Luego de esa nota nos quedamos esperando alguna acción por parte de Flybondi, pero para nosotros el taller ya no existía. Sin embargo, al advertir que había muchos aviones que pernoctaban en Ezeiza se realizó una nueva inspección el 24 de octubre de 2024 donde se advirtió que se seguía trabajando. Fabián [Masciarelli] constata que se seguía trabajando aún con la suspensión”*. A raíz de ello, el 28 de ese mismo mes y año se realiza un informe por parte de los jefes de RAAC 121 y RAAC 145 y los inspectores respectivos de cada área, el cual el dicente no suscribe por encontrarse de licencia, donde se mencionan las infracciones en cuanto a que la empresa estaba trabajando sin la certificación como taller habilitado. Asimismo, se le informa al Director de Aeronavegabilidad Pablo Coradazzi.

Indicó que el 4 de noviembre de 2024 los inspectores de RAAC 121 realizan otra inspección en Costa Salguero y constatan nuevamente que siguen trabajando, impactando esto en más aeronaves. Ante ello, el 6 de noviembre de 2024 se realiza otra inspección, esta vez de los inspectores Maximiliano Payero y Roberto Torino, abocados a RAAC 145 – y a la que pertenece el testigo- **concurren por la noche y verifican que estaban trabajando, incluso advirtieron que los mecánicos e inspectores desconocían que estaban suspendidos**. Además de ello, encontraron otras deficiencias más allá de las ya detectadas. Así, observando que la empresa no estaba haciendo bien las recertificaciones y estaban trabajando sin habilitación, emitieron el informe del 12 de noviembre (Nota NO-2024-124486500-APN-DNSO#ANAC acompañada por el testigo Payero) mediante la cual solicitaron que se suspenda el taller 145, se suspenda la capacidad de mantenimiento como 121, se notifique a la empresa que **no podían operar aeronaves que hubiesen mantenido durante la suspensión o la recertificación mal realizada hasta tanto se recertifiquen de manera adecuada**. Pidieron además que se deje sin efecto la aceptación del Representante Técnico Ingeniero Omar Buono y del ejecutivo responsable José Mauricio Sana Saldaña que es el responsable máximo; también que se notifique al Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica y Espacial. En este punto reveló: *“Nunca habíamos tenido una irregularidad tan grave como esta, es decir que se siga trabajando en un taller suspendido”*.

Dicha nota fue elevada a los superiores de ANAC detallados en su encabezamiento, quienes, al día siguiente, el 13 de noviembre de 2024, les ordenan hacer



otra inspección con aviso en el taller de Ezeiza, a la cual concurrió el Director de Aeronavegabilidad Pablo Coradazzi, el director nacional de seguridad operacional Moroni y su coordinador Roberto Torino, junto al testigo, Payero y Masciarelli. Ello fue así, toda vez que previamente el Director de Aeronavegabilidad había tenido reuniones donde se había dispuesto realizar una inspección. Allí se evaluaron las acciones que Flybondi había realizado y se detectó que no se habían solucionado las irregularidades.

Sin embargo, ante la presentación de un nuevo plan de acciones correctivo con fecha 14 de noviembre se dicta la resolución del levantamiento de la suspensión. Ante tal circunstancia el testigo refirió: *“Allí **nosotros emitimos un tercer informe dejando en claro que nosotros no habíamos intervenido en ese análisis. Esa es la nota finalizada en 8999, de fecha 15 de noviembre de 2024, donde se deja constancia de ello. A partir de allí el taller de Ezeiza sigue trabajando con la suspensión ya levantada y remiten lo que se les había requerido respecto de las tareas rectificadas. Para nosotros la empresa debía entrar en un proceso de recertificación nuevo, con un nuevo responsable técnico; ello de acuerdo a la nota emitida el 12 de noviembre. Luego de ello, el 22, 26 y 28 de noviembre se emiten notas relacionadas a la mala ejecución de las recertificaciones, entre las que se encuentra la inspección del parabrisas. Luego, el 29 de noviembre hicimos un informe, después que nos facilitaran el plan de acción generado por la empresa y con el que se había levantado la suspensión. Analizamos el plan de acción y viendo que la empresa no estaba pudiendo recertificar bien las tareas mal realizadas, emitimos ese informe que es la Nota terminada en 6496 aportada por Payero en su declaración, donde dejamos constancia de que no estaban haciendo bien esas recertificaciones y se solicitó que se mantenga la suspensión sobre el taller y que no se emita una extensión al certificado a menos que se cumpla con las obligaciones allí mencionadas. Nosotros elevamos los informes a diferentes niveles hasta al director de aeronavegabilidad. Ese mismo 29/11 se le dio una extensión a la empresa hasta el 20 de diciembre”***.

Luego de este derrotero de inspecciones y notas, el 4 de diciembre elevaron una nota más con las novedades de las recertificaciones de las aeronaves (no realizadas), hasta que el 10 de diciembre les ordenan hacer una nueva inspección junto a Payero y otro inspector de RAAC 121 que estaba en reemplazo de Masciarelli. Con esa

acta de inspección, el director de aeronavegabilidad les ordena realizar la inspección de renovación del certificado TAR, que se programó para la semana entre el 16 al 20 de diciembre, fecha en que vencía la prórroga otorgada al taller.

Durante la inspección surgieron “no conformidades” que fueron calificadas como “mayores”. Además, el 17 y 19 de diciembre se emiten dos notas de ANAC firmadas por el director de aeronavegabilidad por tareas de mantenimiento mal realizadas. Una de ellas era una directiva de aeronavegabilidad relacionada con la verificación de torques en tornillos que sujetan una tapa de la parte inferior del fuselaje. Cuando lo revisaron tuvieron que cambiar varios tornillos porque no cumplían con la normativa del fabricante. Es decir que aún sin haber concluido la inspección fueron emitiendo notas para ir dejando constancia de las irregularidades detectadas.

El 20 de diciembre, fecha en la que vencía la prórroga otorgada, se realizó una reunión de cierre de la inspección. A ella acudió el personal técnico de la empresa quien hizo participar de la misma al área de recursos humanos y de legales. Al respecto, expresó el testigo: *“La reunión duró 5 horas porque los de recursos humanos y legales nos preguntaban cuestiones técnicas. Eso no es nada habitual, a pesar que lo informamos a jefatura nos dijeron que hagamos la reunión igual. En 17 años de trabajo nunca me había pasado. La reunión terminó a las 20 horas del día 20 de diciembre fecha en la que operaba el vencimiento. Coradazzi, a la medianoche emitió una extensión al vencimiento del taller por 48 horas hábiles, las cuales vencían el 27 de diciembre por las fiestas. El 23 de diciembre emitimos las planillas de categorización de discrepancias y el informe Nota Nro. 5447, donde reiteramos las conclusiones ya informadas en las notas previas y reiteramos nuestra postura en cuanto a la inhabilitación del taller. El día 27 de diciembre de 2024 nos llamaron a una reunión con el CEO de Flybondi, el RT, el abogado y la gente de recursos humanos. Por ANAC estaba la interventora, el DNSO que es Moroni, el DA Coradazzi, Pariani que es el JDAT y Molina que es el JD TAR. Nos convocaron, pero no ingresamos a la reunión, toda vez que nos informaron que si nos necesitaban nos llamarían. Desconocemos lo que se habló en la reunión, pero luego el director de aeronavegabilidad Pablo Coradazzi firmó la Nota Nro. 2024-141744416-APN-DNSO donde se informa a la empresa que se decidió no mantener la prórroga de habilitación. En dicha nota, se establecieron los requerimientos de acciones que habíamos sugerido. El taller se suspendió el 27 de diciembre a la mañana, pero luego la empresa presentó un plan de acción correctivo y el mismo 27 de diciembre a las 22,44 hs. Se emite la Nota NO-2024-1420866871- APN- DNSO en la que se menciona el plan de acciones*

correctivas presentado por la empresa. Por lo que dice la nota, se les otorgaron capacidades limitadas al taller hasta el 31 de enero de 2025, cuyo resultado estaba sujeto al cumplimiento del Plan de Acciones Correctivas, recayendo nuevamente en los inspectores dicho control”.

Luego de ello, el 30 de diciembre de 2024, tanto el testigo como Payero y Masciarelli elevaron un último informe en el que los inspectores **hicieron saber a sus superiores que el Plan de Acción Correctivo presentado por Flybondi eran promesas de cumplimiento y que conforme a los términos de la NOTA 6871, correspondía dejar sin efecto la renovación de certificación otorgada, solicitándoles además, se los eximan de realizar posteriores análisis técnicos a FlyBondi a partir de esa fecha.** A los pocos días el Jefe del Departamento Talleres Molina les envía un correo electrónico en el cual les manifiesta que, con previa consulta al director de aeronavegabilidad, accedían a la solicitud de eximirlos de posteriores análisis técnicos y les indicaban que asesoraran a los nuevos inspectores que se designarían para concurrir, los cuales, al día de esta audiencia, aún desconocen quienes son.

Finalmente, a preguntas sobre si, en función de lo que explicó y de lo que motivó la suspensión del taller satélite de Ezeiza, surgieron elementos que le permitan inferir que se puso en riesgo la seguridad de las aeronaves que prestan el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros y fueron atendidas en ese taller, respondió **“sí, todos los informes tienen impacto en la seguridad operacional”.**

Por último, el testigo aportó a esta IP las notas de fecha 27 de diciembre de 2024, el acta de inspección original de fecha 3 y 4 de octubre de 2024 y dos presentaciones de power point de fechas octubre de 2023 y octubre de 2024. De la primera de ellas se advierte que la empresa ya venía con irregularidades detectadas y fue notificada que debían subsanarse en el plazo de seis meses, cuyo término venció en noviembre de 2024.

Seguidamente fueron citados a prestar declaración testimonial **Luis Emilio Pariani, Roberto Eddie Torino y Guillermo Martín Molina.**

El primero de los nombrados se desempeña como Jefe del Departamento de Aviación de Transporte de ANAC desde agosto de 2013, siendo su función coordinar todos los procesos de certificación y vigilancia de los explotadores de

las empresas de transporte, tanto regular como las no regulares, por ejemplo, taxis aéreos. Para ello, asigna a los inspectores que llevan adelante los procesos de certificación como explotador aéreo y de vigilancia en el área de mantenimiento. Otra de las funciones es emitir el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves para transporte. En cuanto a la vigilancia, se realizan auditorías e inspecciones para vigilar que siguen cumpliendo con los estándares con los que fueron certificados.

Preguntado para que explique que es la recertificación de una aeronave respondió: *“la aeronave se certifica cuando arriba al país, una vez certificada por ANAC el explotador anualmente debe presentar un informe anual de condición de aeronavegabilidad ante ANAC, la recertificación es un requisito para que pueda operar”*.

Exhibida la NO-2024-125918999-APN-DNSO dirigida por los inspectores a Torino, Pariani y Molina el 15 de noviembre y preguntado sobre qué respuesta tuvo dicha nota expresó: *“No tuvo ninguna respuesta. Tomé conocimiento de la nota. La dirección de aeronavegabilidad había tomado la decisión de levantar la suspensión. La opinión de los inspectores y la mía no son vinculantes para los superiores. Si mi superior consideró que con la presentación que había hecho Flybondi para levantar la suspensión estaban dadas, no tengo nada que objetar, ello teniendo en cuenta que el levantamiento era sobre la suspensión del taller que no es mi área de competencia”*.

Preguntado si participó en el análisis de las presentaciones de FB respondió que *“ni él ni nadie de su equipo participó o intervino en el cambio de decisión de renovar acotadamente la habilitación del taller. Yo no estaba en conocimiento de la Nota mediante la cual se renovó la habilitación. (...) Estaba notificado de la primera nota de fecha 27 de diciembre, pero no de la segunda que seguramente me había llegado por GEDE”*.

Preguntado si de su experiencia como inspector y jefe del departamento ha tenido situaciones similares a los hallazgos detectados en Flybondi, expresó: *“Nunca tuve un desapego como el de Flybondi, en escasas oportunidades he tenido que elevar una nota a mi jefe diciendo que una empresa no cumple con un requerimiento. En los últimos años no tengo presente un caso similar de una empresa de transporte. Incluso con faltas de respuestas, después de un acta de inspección que no haya respuesta nunca lo he visto. Que se generen cuatro actas de infracción en un mes y medio es una situación totalmente anormal. Es un desapego al cumplimiento regulatorio”*.

Preguntado por el Sr. Fiscal para que diga si, en función de lo que explicó y de lo que motivó la suspensión del taller satélite de Ezeiza, surgieron elementos que le permitan inferir que podría haberse puesto en riesgo la seguridad de las aeronaves que prestan el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros respondió: *“no me consta que haya habido una afectación a la seguridad operacional, es decir una situación en la que hicieran un vuelo en condición insegura no hubo, más allá de no cumplir con los registros. Es llamativo que a una empresa a la que se le dice que no puede hacer mantenimiento siga haciéndolo o no responda a los requerimientos. Creo que hicieron una evaluación inapropiada de la situación, debieron haber tenido otra actitud, no es normal que se notifique de novedades a un inspeccionado y este no responda. Es una desobediencia a la autoridad de ANAC”*.

Preguntado por el Sr. Fiscal si desea agregar algo más manifestó que *“normalmente las actas de infracción se hacen a la organización y no a una persona. En este caso, por la gravedad de los hechos se evaluó que correspondía labrar un acta de infracción al representante técnico. No recuerdo en los últimos años haber labrado un acta de infracción a una persona.*

El Ingeniero **Roberto Torino** se desempeña como coordinador del área talleres aeronáuticos de reparación de transporte dentro del Departamento Talleres Aeronáuticos de Reparación. En su testimonio, brindó detalles sobre el proceso de inspección y auditoría de los talleres que poseen algunas empresas de explotación de servicio de transporte tales como Aerolíneas Argentinas o Flybondi.

Preguntado para que diga qué motivó el levantamiento de la suspensión del TAR el 14/11/24, teniendo en cuenta las inspecciones y notas cursadas, manifestó *“el director de aeronavegabilidad levantó la suspensión en función del Plan de acciones correctivas enviado ese mismo día por la empresa. Generalmente cuando uno tiene un hallazgo el taller debe corregir la situación, debería haber una corrección, no tengo presente si lo hizo y debería haber también un plan de acciones correctivas, es decir, medidas para que eso se pueda evitar a futuro (...) entiendo que el director de aeronavegabilidad siendo inspector e ingeniero aeronáutico, de hecho, él forma parte de algunas inspecciones, puede levantar la suspensión sin el asesoramiento de los inspectores actuantes. En este caso, no contó con la evaluación de los inspectores ni de*

mí. No me consta, pero entiendo que habrá tenido en cuenta las respuestas que dio Flybondi. Él es inspector y toda esa documentación la tiene porque está en el expediente, pero no me consta que es puntualmente lo que tuvo en cuenta.

Preguntado si conoce casos de talleres suspendidos que hayan seguido operando manifestó que no.

Exhibida la NO-130996496-APN-DNSO dirigida por los inspectores a Torino, Pariani y Molina el 29 de noviembre de 2024, donde se menciona el accionar de Flybondi de “desvío generalizado y significativo en el cumplimiento de las instrucciones del fabricante, tratándose de una no conformidad mayor con impacto en la seguridad de las operaciones”, respondió: *“este informe es conjunto, entiendo que resume todas las desviaciones detectadas en los diferentes aspectos que se auditaron. En el párrafo que habla específicamente de las desviaciones y las recertificaciones de las aeronaves, en cuanto al impacto en la seguridad en las operaciones es correcto, ello puede impactar en la seguridad operacional”*.

Preguntado si alguna vez había ocurrido que los inspectores les hayan pedido a sus superiores que los eximan de inspeccionar a un taller manifestó que nunca le ocurrió. Dijo además que el no acatamiento de la suspensión del TAR Ezeiza por parte de FB constituye una infracción al Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil y se labraron cuatro o cinco actas de infracción.

Preguntado por último si, en función de lo que explicó y de lo que motivó la suspensión del taller satélite de Ezeiza, surgieron elementos que le permitan inferir que **existía riesgo en la seguridad de las operaciones de las aeronaves que prestan el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros manifestó que sí**, que ese fue el motivo de la suspensión. Es decir, teniendo en cuenta lo que se detectó y lo que la empresa respondió, se determinó que no era suficiente y por eso es que se propuso y se ejecutó esa suspensión de la base de Ezeiza.

Por último, el técnico aeronáutico **Guillermo Molina** se desempeña como Jefe del Departamento Talleres Aeronáuticos de Reparación, dependiente de la Dirección de Aeronavegabilidad y a su vez de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional, esta última dependiente del administrador de ANAC. En su testimonio, detalló su vasta experiencia en el sector de aeronavegabilidad, desde el año 1994 ininterrumpidamente.

Señaló que existen dos tipos de inspecciones de talleres aeronáuticos, una es a requerimiento del usuario y la otra según el plan de inspecciones de vigilancia. La

primera, a requerimiento de la empresa, incluye por ejemplo las renovaciones anuales o ampliaciones de alcances del taller que requieren nuevas autorizaciones para ejercer nuevos trabajos. Agregó que paralelamente se trabaja el plan de vigilancia de seguridad operacional. Esto es una planificación de inspecciones que consideran realizar a todos los talleres en el año. Se le propone al director de seguridad operacional que es quien lo aprueba. Es una planificación anual que puede ser modificada en función de situaciones puntuales que surjan durante el año.

Expresó que participó en las últimas cuatro inspecciones a los talleres de Flybondi, en los meses de enero y febrero de 2025, explicando que en el mes de octubre se le había suspendido la habilitación por el nivel de hallazgos, que cuando se hace una inspección, posteriormente los resultados se analizan y los hallazgos se clasifican de acuerdo a una matriz de riesgo, armada en función de la recurrencia y el nivel de peligro. Se clasifican en mayores, significativas, menores y observaciones. Agregó que *“En este caso si hubo una suspensión es porque hubo mayores. Un hallazgo mayor conlleva a una acción inmediata por parte de la autoridad aeronáutica o una actividad en particular porque se considera que existe un riesgo en la seguridad operacional. No es que el hallazgo mayor implica recurrencia, la recurrencia de un hallazgo menor lleva a considerarlo mayor pero no siempre, está en función del riesgo que involucre esta situación”*.

A preguntas sobre quiénes son los funcionarios con capacidad para suspender la habilitación de un taller, respondió que, inicialmente, las suspensiones las podía emitir el jefe de departamento, el director de aeronavegabilidad o cualquier autoridad superior. Así está establecido en la resolución 225/2009, modificada por la 408/2023. Posteriormente hubo una interpretación por parte del área legales de ANAC y se determinó que cualquier tipo de suspensión, habilitación, autorización, aceptación o renovación tenía que ser otorgada o firmada por un director nacional o general. Esta decisión ocurrió en el mes de diciembre de 2024, a raíz de un análisis interpretativo del área de asuntos jurídicos. Quien está a cargo de la firma actualmente es el Sr. Esteban Kerk. A preguntas de la Fiscalía respondió que tiene conocimiento que el nombrado, perteneció a Flybondi, desconociendo cuando dejó de hacerlo.

A modo de explicación le fue preguntado en qué condiciones se encontraba Flybondi en octubre de 2024, respondiendo: *“Como taller estaba suspendido, sin embargo, ellos siguen teniendo instalaciones en Ezeiza como explotador. Teniendo las instalaciones de taller suspendidas de Ezeiza, ellos podrían efectuar lo que se llama traslado de taller bajo el RAAC145, para el cual hay un procedimiento particular. Es una autorización para efectuar trabajos fuera de sus instalaciones habilitadas”*.

En cuanto al taller satélite suspendido refirió: *“si quieren trabajar como taller aeronáutico de reparación, deben solicitar una autorización de traslado de taller. En este caso, Flybondi no lo hizo y continuó trabajando igual. Posteriormente de esto se realizaron actas de infracción”*.

Exhibida la NO-2024-125918999-APN-DNSO del 15 de noviembre de 2024 dirigida tanto al testigo como a los Ingenieros Pariani y Torino, y preguntado sobre si es normal que los inspectores realicen este tipo de informes internos, respondió: *“No es normal que los inspectores que no participaron en un análisis hagan este tipo de informes diciendo que ellos no participaron”*. Preguntado si alguna vez había visto una nota así, respondió: *“Nunca había visto una nota así, es la primera vez. Desconozco por qué lo hicieron. Desde que estoy a cargo de la gestión conjunta desde 2019 nunca había pasado y antes de esta fusión tampoco”*. Exhibida la NO-2024-141035307, dirigida por el Director Nacional de Seguridad Operacional Sr. Marcelo Moroni a la entonces Interventora Dra. María Julia Cordero, en la que se le enviara copia al testigo y preguntado los motivos de dicha nota respondió: *“desconozco los motivos. En mi historia es la primera vez que veo esta situación de elevar el informe de inspección a instancias superiores. Desconozco si es rutinario”*.

Exhibidas las Notas NO-2024-141744416-APN-DNSO y NO-2024-142086871-APN-DNSO, ambas fechadas el 27 de diciembre de 2024, suscriptas la primera de ellas por Pablo Coradazzi y la segunda por Marcelo Moroni, ambas dirigidas a FB, las cuales fueron recibidas en copia por el testigo, y preguntado si conoce los antecedentes de ambas y los motivos de cada una, respondió: *“la primera es la nota donde ANAC le informa a la empresa que no se mantiene la prórroga y por ello, no se renuevan las especificaciones de operación del taller 1B595. Se le da instrucciones que tiene que presentar un PAC que se ajuste a un procedimiento específico con características particulares en cada uno de los ítems. En esa misma nota dice que no solamente no puede hacer mantenimiento como 145 ni tampoco como 121. Queda sin autorización o inhabilitado como organización de mantenimiento, tanto como 145 y 121. En la segunda nota se advierte que han presentado*

el PAC, lo han analizado y han decidido otorgar la habilitación hasta el 31 de enero de 2025”. Preguntado sobre quien ha analizado y decidido, respondió: “Cualquier personal profesional aeronáutico de la DA reúne la calidad de inspector, **nosotros desde talleres no lo hemos analizado**. Preguntado para que diga cómo es posible que, siendo una habilitación de una organización de mantenimiento que involucra un taller, en las dos áreas, 121 y 145, el departamento Talleres no haya analizado ese PAC respondió: “*desconozco el motivo*”.

Preguntado para que informe en base al contenido de la segunda nota quienes fueron los inspectores que analizaron el PAC para otorgarles la habilitación respondió que lo desconoce. “Talleres solo llevó adelante la devolución y el análisis de los plazos de implementación propuestos por Flybondi, con posterioridad a esa decisión de habilitación y fui yo uno de los que participó en dicho trabajo”.

Exhibida la NO-2024-142527048-APN-DNSO de fecha 30 de diciembre de 2024, dirigida al testigo entre otros, y preguntado si hubo situaciones semejantes respondió: “**en mi ejercicio como Jefe nunca vi una nota donde los inspectores requieran se los exima de realizar posteriores análisis técnicos a una empresa a partir de la fecha, tampoco vi situaciones similares en mi profesión. Hablé con ellos al respecto. En la nota anterior que se me exhibiera, que hablaba de que un equipo de inspectores iba a analizar el PAC, asumieron que iban a ser ellos y ante esta situación solicitaron se los exima. Desconozco por qué no querían ser ellos, pero entiendo de acuerdo a lo que dice el informe que firman, ya habían emitido opinión en relación al tema**”. Preguntado para que diga que inspectores fueron designados para esas inspecciones, respondió: “*Como empezaban las vacaciones de enero, en ese momento éramos pocos, porque estaban los nuevos pero aun sin experiencia para salir a campo. Así fue que los ingenieros Pariani, Torino y yo hicimos la inspección*”.

Preguntado para que diga si, a su criterio, el no acatamiento de la suspensión del TAR Ezeiza por parte de FB, manteniendo las aeronaves en el taller que a criterio de ANAC no reunía las condiciones adecuadas para hacerlo puso en riesgo la seguridad en las operaciones de transporte aéreo de la empresa dijo: *si. Por eso se realizaron las actas de infracción pertinentes*”.

Qué son las RAAC:

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 tiene como objetivo “*que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico*”. La República Argentina, como Estado signatario del mencionado convenio, y conforme con lo establecido en el Artículo 12 del mismo, **está obligada a adoptar medidas para garantizar la seguridad a través de la observancia de las normas internacionales en el cumplimiento de sus obligaciones de control de la seguridad operacional**. Para cumplir con esta obligación, se promulgó el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y las normas y procedimientos que, hasta la fecha de publicación de las RAAC, estaban vigentes en el ámbito de la aviación civil. Posteriormente, un cierto número de dichas normas y procedimientos fueron actualizadas y consolidadas en un cuerpo normativo denominado Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)¹.

En concordancia con la política establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las normas y procedimientos contenidos en las RAAC están basados en aquellos homólogos de las Federal Aviation Regulations (FAR) de los Estados Unidos de Norteamérica, la Joint Aviation Regulations (JAR) y en los Anexos de la OACI, así como también requerimientos nacionales y de otros Estados contratantes.

La adopción de estas regulaciones tiene por objeto: *(1) Establecer un balance adecuado entre el Estado Nacional y todas aquellas personas que realicen actividades relacionadas con la actividad aeronáutica, permitiendo que el Estado pueda realizar el control operacional adecuado, sin restringir excesivamente las actividades de la comunidad aeronáutica. (2) Adecuar las funciones y responsabilidades que, conforme al Convenio, debe llevar a cabo el Estado Nacional, en relación a los medios con que éste*

¹ Las restantes normas y procedimientos que aún no han sido incorporadas como parte de estas regulaciones, serán progresivamente incluidas con el fin de contar en un futuro con un único conjunto de normas que ofrezcan una mayor claridad y simplicidad a la comunidad aeronáutica en cuanto al conocimiento y comprensión de los requisitos que toda persona debe satisfacer para poder realizar actividades aeronáuticas en el ámbito de la aviación civil.

cuenta. (3) Lograr relaciones armónicas entre el Estado Nacional y todas aquellas personas que deben llevar a la práctica lo dispuesto en las presentes regulaciones. (Ver Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 1 - Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas).

A los fines establecidos en el Código Aeronáutico, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), dicta las normas de las presentes regulaciones y fiscaliza que todas las operaciones aéreas y terrestres relacionadas con la aeronáutica civil se realicen de acuerdo con tales normas, así como también, que los explotadores, personal de vuelo y de tierra y demás personas (incluido el público en general) afectadas por estas regulaciones cumplan con dichas normas. (Enmienda N° 02 – B.O. N° 32.03).

Las RAAC están constituidas por cincuenta y dos (52) Partes. En lo que aquí interesa, la Parte 121 -Requerimientos de Operación: Operaciones Regulares Internas e Internacionales y Operaciones Suplementarias-, establece las normas de operación (tanto operativas como de mantenimiento) que se aplican a los Explotadores Aéreos Regulares y No Regulares que operan con aviones con una capacidad de más de 30 pasajeros o más de 3.400 Kg. de carga paga.

A su vez, la Parte 145 -Talleres Aeronáuticos de Reparación-, Establece los requerimientos que debe satisfacer toda persona que pretenda obtener un Certificado de Taller Aeronáutico de Reparación para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones en aeronaves civiles con matrícula argentina y los privilegios y limitaciones que otorga dicho certificado.

La Subparte A prescribe los requisitos para la emisión del Certificado de un Taller Aeronáutico de Reparación (TAR), y las categorías relacionadas con sus instalaciones para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de células de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, instrumentos, radios, accesorios o componentes y la realización de servicios especializados y establece las normas generales de operaciones para los titulares de estos certificados y categorías.

Para cumplir con el propósito de esta parte, se utilizan las siguientes definiciones: “**Representante técnico**”. Se define como la persona designada por el taller aeronáutico de reparación que es responsable del retorno al servicio de cualquier artículo

procesado por el mismo y asume la responsabilidad técnica sobre todas las operaciones del taller aeronáutico de reparación que se realizan según las RAAC Parte 145, incluyendo asegurar que el personal del taller aeronáutico de reparación cumpla las regulaciones que correspondan. Además, es la persona que representa al taller aeronáutico de reparación ante la ANAC por intermedio de una relación funcional directa y mutua.

Por último, “**Ejecutivo Responsable**” se define como la persona de la administración de alto nivel que tiene autoridad y responsabilidad corporativa y sobre las operaciones del taller aeronáutico de reparación para asegurar que todo el mantenimiento requerido puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por la ANAC y el reglamento.

De qué se tratan las “No Conformidades”:

*“La **no conformidad** es un término ampliamente utilizado en el ámbito de la gestión de la calidad para describir una situación en la que no se sigue o no se cumple una norma, procedimiento, especificación o sistema. En otras palabras, se produce una no conformidad cuando hay una desviación de lo planeado o esperado. Esta no conformidad puede manifestarse de diversas formas, desde un producto que no cumple las especificaciones establecidas hasta un proceso que no sigue los procedimientos definidos. Algunas no conformidades tienen un mayor impacto en la empresa, mientras que otras tienen un impacto menor. **Ejemplos: Mayor:** un fabricante de automóviles descubre que uno de sus modelos tiene un defecto en el sistema de frenado, lo que supone un riesgo importante para los usuarios. **Menor:** una empresa de cosméticos se da cuenta de que el color de una nueva barra de labios no coincide exactamente con el color anunciado, pero no supone un riesgo para la salud de los usuarios”².*

III. LA DOCUMENTAL ACOMPAÑADA POR LOS TESTIGOS:

Del análisis cronológico de la documentación aportada surge lo siguiente:

El **6 de noviembre de 2023** se mantuvo una reunión entre los funcionarios e inspectores de la ANAC y personal de FB Líneas Aéreas. El motivo de la misma radicaba en analizar y tratar los resultados de la inspección realizada para el proceso de renovación de la certificación de su Taller Aeronáutico de Reparación (TAR 1B-595 FB Líneas Aéreas SA), que tramitara por Expediente EX2023-87002057-APN-DGDYD#JGM.

² <https://www.sydle.com/es/blog/no-conformidad-64e4fa8e7317ee3484972195>



En dicha reunión, el Inspector Perticarari expuso, mediante una presentación en “power point”, las “no conformidades mayores” detectadas en el proceso de renovación de la **certificación del año 2023**, entre las que los inspectores intervinientes advirtieron: cambio de instalaciones sin autorización y no ejecución de gestiones de cambio; falencias en el control de instrumentos de medición; partes aeronáuticas sin identificación de estado o condición; ejecución de testeo de ruedas con presiones fuera de los rangos exigidos por el fabricante, entre otras. Concluye que ***“ANAC ha categorizado la situación relacionada a la recurrencia de no conformidades y las falencias en seguimiento de discrepancias como una discrepancia mayor ... y que se encuentra directamente relacionada a la imposibilidad de mitigar / eliminar las denominadas “condiciones latentes”, citando el Documento OACI 9859 en cuanto a que “... Las condiciones latentes tienen el potencial de violar las defensas del sistema de aviación”.***

Luego de aquella reunión del año 2023 y de la presentación por parte de FB de pedidos de re evaluación y propuestas de planes de acción correctivos, **el 30 de mayo de 2024**, ANAC decide renovar la certificación del TAR FB Líneas Aéreas SA. mediante Nota NO-2024-56669552-APN-DNSO#ANAC. En este documento el órgano de control expresamente menciona que, ***“considerando las discrepancias “mayores” -para esta ANAC- y recurrentes en vuestro TAR, este Departamento ha decidido renovar vuestras Especificaciones de Operación hasta el día 30 de Noviembre -2024 (06 meses), debiendo obtener oportunamente un resultado satisfactorio a una inspección a ser efectuada por parte de ANAC, a cargo de vuestro TAR, a los fines de poder completar el período anual de certificación (06 meses restantes)”.***

Ello así, en función de las discrepancias detectadas en las diferentes inspecciones. Por ejemplo, **almacenamiento de ruedas serviciales que no cumplen con los requerimientos indicados por los fabricantes** (ruedas estibadas en el exterior expuestas a luz solar y agua de lluvia); **falencias en el control de instrumentos de medición, partes aeronáuticas sin identificación de estado o condición; falencias en el control de material con vida límite, desvíos en el control de condiciones ambientales de almacén; ejecución de testeo de ruedas con presiones fuera de los rangos exigidos por el fabricante**, entre otras.

Si bien FB Líneas Aéreas corrigió y/o modificó algunas de las irregularidades detectadas, la autoridad de control recortó en 6 meses el período de certificación del TAR, hasta tanto la empresa cumpliera con lo requerido por ésta.

El **10 de julio de 2024**, ante la reiteración de FB solicitando incorporar al TAR ubicado en Ezeiza un predio denominado “Hangar 4”, ANAC informa que *“con relación a los aspectos recurrentes detectados en los hallazgos ... se informa que tal situación obra como antecedente negativo en lo que respecta al seguimiento, cierre y evaluación de efectividad de acciones por parte de vuestro TAR, considerando que la recurrencia de dichos aspectos ha sido detectado en los últimos procesos de renovación de certificación como así también han sido tratados con personal de la Dirección de la Empresa en las reuniones mantenidas [...] no obstante las acciones de carácter inmediato que deberá tomar vuestro TAR [...] se espera la toma de acciones definitivas que surjan de un profundo análisis de causas raíces, dado que la detección de tales aspectos en el próximo proceso de verificación de seguimiento ... o en las próximas inspecciones podrá impactar directamente en la continuidad de certificación del TAR. Finalmente se espera recibir un PAC [Plan de Acción Correctiva] para la totalidad de hallazgos detectados...”*.

El **3 y 4 de octubre de 2024** se realizó una nueva inspección de vigilancia en los TARS. De ello da cuenta la reunión mantenida el 8 de octubre, mencionada por el Ingeniero Peticarari en su declaración, en la cual realizó una nueva presentación “power point” con los aspectos relevantes detectados: **hallazgos recurrentes relacionados a trazabilidad de partes aeronáuticas, identificación de partes, gestión de herramientas calibradas, gestión de GSE, condiciones de almacenamiento de productos y control de condiciones ambientales en almacén; ejecución de funciones de mantenimiento no aceptadas por ANAC y no supervisadas por el TAR.**

Se menciona expresamente que el TAR posee seis meses de vigencia de certificación debido a la detección de aspectos recurrentes y mayores (detectados en el año 2023), **con impacto en la Seguridad Operacional** y que tal circunstancia reiterada podría traer aparejado un impacto en la certificación del TAR. Como conclusión expone que las **“no conformidades mayores” se encuentran directamente relacionadas a la imposibilidad de mitigar o eliminar las denominadas “condiciones latentes” que tienen el potencial de violar las defensas del sistema de aviación (documento OACI 9859 Ed. 3 y Ed.4)**. Por último, cita textual tal documento en cuanto a que *“Las condiciones latentes en el sistema pueden incluir aquellas generadas por la falta de cultura de*

seguridad operacional, elecciones en cuanto a equipo o diseño de procedimientos, metas institucionales en conflicto...”.

Luego de dicha reunión en la que estuvieron presentes -tal como lo mencionara el Ingeniero Perticarari- el CEO, el Responsable Técnico y los Gerentes de Calidad, Seguridad Operacional, Ingeniería y Logística y Materiales de FlyBondi, se tomó la decisión de suspender el TAR Ezeiza, a la espera de planes de acciones correctivos **“con participación de la Alta Dirección y la GSO [Gerencia de Seguridad Operacional], acompañados de un profundo análisis de causas raíces”** (ver presentación de “power point” impresa acompañada por el testigo Perticarari).

El martes **12 de noviembre de 2024**, tras haberse detectado una franca violación a la resolución de ANAC de suspender el TAR de Ezeiza (ver testimonio de Fabián Masciarelli), los inspectores a cargo elevan la NO-2024-124486500-APN-DNSO#ANAC al Director de Seguridad Operacional y a sus superiores, con el objeto de poner en conocimiento que **FB no había acatado la suspensión de las instalaciones de mantenimiento ubicadas en el Aeropuerto de Ezeiza, y continuó ejecutando mantenimiento a su flota de aeronaves, aun encontrándose en pleno conocimiento y debidamente notificado de la suspensión dictada el 4 de octubre de 2024.**

Consideraron que tal situación se encontraba en pleno conocimiento del gerente de seguridad operacional Fabián Pérez, del ejecutivo responsable José Mauricio Sana Saldaña y el representante técnico Ingeniero Omar Buono. Que ello demuestra un **evidente desapego a los procedimientos y regulaciones vigentes** detectados en las inspecciones de los cuales la empresa no ha tomado acciones definitivas para evitar la recurrencia de las discrepancias que motivaran la suspensión. Agregaron que **tal situación impacta sobre la aeronavegabilidad de las aeronaves de la flota que fueron intervenidas en ese taller suspendido.**

Teniendo en cuenta el evidente impacto en la seguridad operacional, los inspectores recomiendan la adopción de las siguientes medidas:

1. Se suspenda la certificación TAR IB-595 FB Líneas Aéreas SA.
2. Se suspendan las capacidades de mantenimiento de la OMA del explotador bajo los privilegios de las RAAC 121.

3. Se notifique a la empresa que no podrá operar las aeronaves de su flota cuyo mantenimiento fue ejecutado en el TAR suspendido.

4. Se deje sin efecto la aceptación de Omar Alejandro Buono como representante técnico TAR de FB y se notifique tal situación al Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica a fin de que tome las acciones correspondientes dado el incumplimiento de sus deberes y responsabilidades.

5. Se deje sin efecto en igual sentido la aceptación de José Mauricio Sana Saldaña como Ejecutivo responsable.

6. Se solicite al gerente de seguridad operacional y al resto de los gerentes un informe detallado de las recomendaciones y acciones emanadas de su parte hacia el ejecutivo responsable y representante técnico.

Sin embargo, el 14 de noviembre de 2024, el Ingeniero Pablo Coradazzi emite la Nota NO-2024-125564460-APN-DNSO#ANAC , mediante la cual se dispone: *“En virtud de la nota enviada por la empresa en el día de la fecha (14-NOV-24) bajo RE-2024-125536331-APNDGDYD# JGM mediante EX-2024-125536371- -APN-DGDYD#JGM referida a las Acciones de Contención y Plan de Acciones Correctivas (PAC) TRAS EZE a los fines de atender el tema de marras, se informa que se **acepta** la propuesta manifestada en la misma como así también los plazos fijados para el tratamiento de los Hallazgos allí mencionados. Atento a esto, se procede, al momento de la presente, al levantamiento temporal de la suspensión emitida informando que la misma se extiende hasta el día 30-NOV-24 próximo, fecha donde resulta el vencimiento de las Especificaciones de Operación emitidas oportunamente a la empresa. Asimismo, se informa que, a los fines de lograr constatar el cumplimiento de lo propuesto, se llevara a cabo una inspección nocturna de vigilancia a dichas instalaciones antes del vencimiento de dichas Especificaciones”*.

El **15 de noviembre de 2024**, los inspectores Masciarelli, Payero y Perticarari emiten una nueva Nota en la que exponen que, a raíz del levantamiento de la suspensión del TAR por parte de las autoridades superiores de ANAC, los *“inspectores actuantes hacen constar que **no hemos formado parte de ningún tipo de análisis técnico ni hemos emitido ningún tipo de visto bueno técnico de nuestra parte**, en lo que respecta al levantamiento de la suspensión que nos ocupa y a la aceptabilidad de un “plan de Acciones Correctivas” asociado”*.

A dicha nota le sucedió la emitida por los mismos inspectores **el 29 de noviembre** en la que se informa que **pese al levantamiento de la suspensión sin**

intervención técnica del personal que la suscribe, informan que la empresa FB aun no ha presentado un plan de acciones correctivas integral sin perjuicio de que ha manifestado haber implementado acciones en dicho sentido, las cuales habrían sido comunicadas a la Dirección de Aeronavegabilidad. Sin embargo, a esa fecha no se había llevado a cabo ninguna inspección de recertificación que permita concluir que la empresa cumple con las condiciones técnicas necesarias para continuar operando. *“Sumado a lo anterior se ha detectado que la empresa **no ha tenido a la fecha la capacidad de efectuar debidamente las recertificaciones de las tareas de mantenimiento sobre las aeronaves intervenidas en las instalaciones previamente suspendidas, dado que se detectaron desviaciones generalizadas y significativas en el cumplimiento de las instrucciones del fabricante y de los procedimientos de administración de los registros de mantenimiento, lo cual también constituye una agravante en la situación que nos ocupa y en el intrínseco impacto en la seguridad operacional asociado”***.

En función de tales antecedentes los firmantes recomiendan que se mantenga la suspensión de las instalaciones del TAR de Ezeiza, no se emita una extensión al vencimiento del Certificado de Especificaciones de Operación del TAR con el debido impacto en el certificado de explotador de servicios aéreos hasta tanto cumplan con las acciones correctivas correspondientes; se ordene además la inmovilización de las aeronaves involucradas.

La Nota del **23 de diciembre de 2024** eleva el informe relacionado al estado de la empresa contemplando los resultados de las últimas inspecciones ordenadas por la superioridad, la cual arrojó como resultado la detección nuevamente de desviaciones mayores y recurrentes sobre el cumplimiento de aspectos regulatorios y procedimientos vigentes aceptados, ratificando lo enunciado en la Nota del 29/11/24.

El **27 de diciembre del pasado año** la ANAC emitió dos Notas en orden a este punto, la primera de ellas, firmada por el Director de Aeronavegabilidad Ing. Pablo Mariano Coradazzi, comunica a FB **la decisión de no mantener la prórroga oportunamente concedida al vencimiento de las Especificaciones de Operación del TAR.**

La segunda, suscripta por Marcelo Carlos Moroni, Director Nacional de Seguridad Operacional, menciona que *“... esta ANAC ha decidido renovar la*

habilitación como TAR hasta el 31 de enero de 2025 emitiendo las correspondientes especificaciones de operación (limitadas a lo allí especificado debido al caso) ...”. Y agrega: “Independientemente de lo expresado en el punto anterior, le informo que la continuidad de dicha habilitación quedará sujeta al resultado favorable del análisis del PAC presentado”.

Es decir, la primera de las notas le requiere a FB un plan de acciones correctivas de causas raíces/acciones de carácter global a los hallazgos mayores que se indican: desviaciones en el control de condiciones ambientales de áreas de almacenamiento de partes trazabilidad de productos y control de vencimientos; desviación en el control de herramientas calibrables; incumplimiento de requisitos de ANAC (prevenir infracciones, sanciones adicionales); deficiente tratamiento de no conformidades/reportes de seguridad; desviaciones e incumplimientos sobre el control de proveedores no certificados; no cumplimiento de instrucciones de mantenimiento del fabricante del producto aeronáutico.

Finalmente, la nota concluye que *“la empresa deberá abstenerse de llevar a cabo tareas de mantenimiento tanto bajo RAAC Parte 145 como bajo RAAC Parte 121, hasta tanto finalice en forma satisfactoria el proceso de renovación del TAR IB-595”.*

La siguiente Nota de ese mismo día inicia con la toma de conocimiento por parte de ANAC del Plan de Acciones Correctivas propuesto por FB a los efectos de dar solución a los hallazgos detectados, comunicándole que dicho documento será analizado por el equipo de inspectores de la DA que a la brevedad llevará a cabo la correspondiente devolución de su contenido y plazos de implementación propuestos. Agrega que **no obstante ello**, respecto al pedido de autorización para efectuar acotadas tareas de mantenimiento **se decide renovar la habilitación como TAR** hasta la fecha indicada.

El **30 de diciembre del pasado año**, los Ingenieros Payero y Perticarari emiten la NOTA NO-2024-142527048-APN-DNSO#ANAC mediante la que informan las conclusiones relacionadas al Plan de Acciones Correctivas presentado por la empresa. En este sentido, enuncian que *“dicho PAC no constituye un Plan de Acciones Correctivas como tal, debido a que, el documento presentado se limita a establecer exclusivamente “compromisos de cumplimiento” según plazos específicos, para la implementación de medidas correctivas, careciendo de los elementos fundamentales que definen un PAC válido en términos técnicos...”*. Tampoco se proporcionaron las evidencias documentales que acrediten la viabilidad ni el seguimiento de las acciones propuestas ni han demostrado que las medidas correctivas hayan sido implementadas.



Agregan los técnicos que *“la Renovación de la Certificación como Taller Aeronúutico de Reparación efectuada en fecha 27/12/2024 ... se habría realizado sobre la base de dicho compromiso remitido por la Empresa. En virtud de lo expuesto y con fundamento en las notificaciones oficiales ... las cuales comprometen al personal de inspectores actuantes en el proceso de Renovación de Certificación como Taller Aeronáutico de Reparación ... resulta necesario informar que según el análisis técnico arriba mencionado, a la fecha, no se encontrarían cumplimentados los requisitos técnicos a los fines de que el Taller ... IB-595 FB Líneas Aéreas SA se encuentre habilitado, dado que no existen evidencias de que se hayan adoptado las acciones correctivas necesarias para mitigar los riesgos y peligros que podrían afectar tanto la seguridad operacional como a los productos aeronáuticos bajo mantenimiento. En este sentido entendemos que conforme a los términos establecidos en la NO-2024-142086871-APN-DNSO#ANAC y la intervención que la misma confiere a los suscriptos en su último párrafo, corresponde dejar sin efecto la renovación de la certificación otorgada”*.

Concluyen la nota sosteniendo que *“a la fecha, los inspectores actuantes han adoptado todas las medidas previstas en su accionar ... con el fin de que se adopten las medidas correspondientes. Se solicita que se nos exima / exceptúe de realizar posteriores análisis técnicos a partir de la fecha, sobre las actuaciones de la empresa FB Líneas Aéreas SA”*.

IV. LOS EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS APORTADOS POR LA ANAC:

Durante el trámite de esta Investigación Preliminar se solicitó a la ANAC la remisión de los Expedientes EX-2024108549650 – APN – ANAC#MEC; EX-2024110670924 – APN – DGDYD#JGM; EX-2024120678109 – APN – DGDYD#JGM; EX-2024119183969 – APN – DGDYD#JGM; EX-2024123144481 – APN – DGDYD#JGM; EX-2024125536371 – APN – DGDYD#JGM; EX-2024127887486 – APN – DGDYD#JGM; EX-2024-141467889 – APN – DGDYD#JGM y EX-2024-141467889-APN-DGDYD#JGM.

Cobran relevancia para el caso los Expedientes EX-2024108549650 – APN – ANAC#MEC; EX-2024110670924 – APN – DGDYD#JGM y EX-2024120678109 – APN – DGDYD#JGM.

1. **EX-2024108549650 – APN – ANAC#MEC:**

Inicia con la inspección de vigilancia de las instalaciones satélites EZEIZA el pasado 4/10/2024, en la que intervinieron los Inspectores Payero y Perticarari. A raíz de los hallazgos descritos en el acta de constatación e inspección y con evidencia fotográfica y fílmica de tales hallazgos, el Jefe de Departamento Ingeniero Guillermo Molina envía al Director de Aeronavegabilidad Ingeniero Pablo Coradazzi, un proyecto de nota en la cual se propone suspender las instalaciones satélites que FB posee en EZE; decisión que se concreta mediante NO- 2024-108914388-APN-DNSO#ANAC: “... ***teniendo en cuenta el tenor, severidad y repetitividad (ver referencias /3/ y /4/) de los hallazgos detectados por los inspectores actuantes de esta Dependencia, los cuales fueron registrados en el Acta de la referencia /2/, cumpla en informarle lo siguiente: 1. Esta Dirección ha decidido suspender temporalmente la habilitación de las instalaciones Satélites de su TAR localizadas en EZE. La presente medida entre en vigencia a partir de la recepción de la presente 2. Se le solicita realizar, con carácter de urgencia, una evaluación profunda, exhaustiva e integral que permita detectar las causas raíces presentes en su organización que han posibilitado la ocurrencia y recurrencia de las desviaciones e incumplimientos relevados. La evaluación requerida deberá prever la intervención de su Gerencia de Seguridad Operacional. 3. Remitir las conclusiones de la evaluación antes mencionada a esta Dependencia, junto con un conjunto de acciones correctivas y preventivas, orientadas a eliminar las causas identificadas en la evaluación solicitada en el punto precedente...***”.

Luego de notificada la suspensión la propia FB solicitó reunión con los funcionarios de ANAC, hecho que ocurrió el 8 de octubre de 2024 y de la que dan cuenta los correos electrónicos agregados al expediente (IF2024-120360706-APN-DNSO#ANAC), así como el testimonio brindado por el Ingeniero Perticarari en esta IP.

Ese mismo día, FB realiza una presentación cuya respuesta por parte de ANAC se emitió mediante Nota de fecha 10/10/24 (NO-2024-110792597-APN-DNSO#ANAC): “***Con relación a las discrepancias del Acta de Inspección de la referencia se evidencia que el análisis remitido se focaliza únicamente en tratar los ejemplos de la discrepancia detectada por ANAC y no en las discrepancias en sí misma, no evidenciándose en tal sentido acciones de contención inmediatas a los fines de garantizar el cumplimiento de los procedimientos asociados y un plan de acciones correctivas que aborde las causas raíces relacionadas a las desviaciones mencionadas. En tal sentido esta Dirección espera recibir de vuestra parte evidencias de acciones de contención y PAC de***



MINISTERIO PÚBLICO
FISCAL
PROCURACIÓN GENERAL DE LA NACIÓN
REPÚBLICA ARGENTINA

*carácter global, según lo indicado en nota de referencia”. Por último, se los notifica que se “espera **recibir una nueva presentación que cumplimente lo requerido, a los fines de poder evaluar el levantamiento de las restricciones impuestas**”.*

Sin embargo, ello nunca ocurrió sino hasta después de una nueva auditoría por parte de los inspectores de ANAC, ocurrida el 24 de octubre según da cuenta el acta agregada mediante IF-2024-117046551-APN-DNSO#ANAC.

ANEXO B

NOVEDADES DE AUDITORIA

1. Auditando los últimos RTV's de las aeronaves que componen la flota de FB, se observa que se están efectuando tareas de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional Ezeiza en contraposición a la suspensión temporaria por parte de ANAC de la habilitación de las instalaciones Satélites del TAR 1B-595 localizadas en EZE (Referencia: NO-2024-108914388-APN-DNSO#ANAC de fecha 04/10/24). Cabe mencionar que dicha suspensión aún se encuentra vigente dado que la última comunicación oficial al respecto es la nota NO-2024-110792597-APN-DNSO#ANAC de fecha 10/10/24, en la cual ANAC indica que queda a la espera de recibir una nueva presentación de parte de FB a los fines de poder evaluar el levantamiento de las restricciones impuestas. Asimismo, verificando las recientes emisiones del formulario Form IMFBP FB 020 (Informe de Mantenimiento Fuera de la Base Principal) se observa que todos fueron emitidos para escalas del interior del país y en el extranjero, no siendo ninguno para la ubicación Ezeiza ni bajo la Certificación RAAC 145 (la cual hubiese requerido las autorizaciones tanto del RT como de ANAC) ni bajo 121 (que hubiese requerido sólo la autorización del RT). Se pueden mencionar como ejemplos de acciones de mantenimiento en Ezeiza los siguientes: LV-KDR: Inspecciones Semanales + TP: 07/10/24 RTV #40001 y 15/10/24 RTV #40021; LV-KDR: Inspecciones Diarias + TP: 09/10/24 RTV #40008, 11/10/24 RTV #40014, 17/10/24 RTV #40027, 19/10/24 RTV #40032, 20/10/24 RTV #40034 y 21/10/24 RTV #40036; LV-KDR: otras acciones de mantenimiento: 08/10/24 RTV #40003 y 12/10/24 RTV #40015; LV-KDQ: 17/10/24 RTV #37569 (cierre del DMI 293) y 17/10/24 RTV #37570 (cierre del DMI 294); LV-KEF: 07/10/24 RW-123049 (WO OT-FB-35013 Engine Removal / Installation).
Se recalca en este sentido la vigencia de la suspensión aludida en NO-2024-108914388-APN-DNSO#ANAC de fecha 04/10/24 y se insta a su acatamiento.
2. En la WO OT-FB-35013 (Engine Removal / Installation) correspondiente al reemplazo del motor derecho en la aeronave LV-KEF, se observa en la OI N° FB 19-22 Página 5 de 17, que en la Tarea D.1. quedó sin completar el campo correspondiente a la "Fecha de instalación" del motor ESN 894537.
3. Auditando Tarjetas REM / INST de componentes cambiados según Campo 12 de RTV's se observó:
 - a) Tarjeta N° 41005 Spoiler Actuator (LV-KDQ RTV #37571 18/10/24): Campo "Reporte de Trabajo N°" dejado en blanco sin completar. En el RTV asociado el S/N indicado fue el AAD405D665, siendo que el S/N real según 8130-3 era el AAD405P665.
 - b) Tarjeta N° 40934 Faucet Assy (LV-KDQ RTV #37555 13/10/24): Campo "Fecha" correspondiente a la instalación dejada en blanco sin completar. Asimismo, el Mecánico que sella como instalador en la tarjeta (M159) no es el mismo que sella como instalador en el RTV (M86).

Firma p/ Empresa:


Sello o aclaración:



Ing. Javier Machnis
FB Líneas Aéreas S.A.

Firma p/ DA:

Sello o aclaración:



Ing. Fabián Masciarelli
DAT - DA - ANAC

Flybondi continuó operando en el mantenimiento de sus aeronaves en su taller inhabilitado. Como prueba de ello, se adjuntaron 16 archivos embebidos que demuestran dicho accionar entre el 4 y el 24 de octubre de 2024, desoyendo palmariamente la decisión administrativa de la autoridad de control, y poniendo en riesgo la seguridad operacional de las aeronaves que operaron en esas fechas, cuyo mantenimiento



se realizó en un taller inoperativo para la ANAC, que durante esas semanas quedó a la espera de un nuevo Plan de Acciones Correctivas en las condiciones requeridas.

La única presentación que FB realizó durante esas semanas obra en el Expte.2024-110670924-APN-DGDYD#JGM, iniciado con motivo de una presentación de la empresa solicitando la Renovación del Certificado del Taller 1 B-595 (FB Líneas Aéreas S.A.), cuyo vencimiento anual operaba el 30 de noviembre de 2024 (ver Nota de FB RE-2024-110668958-APN-DGDYD#JGM, agregado al mencionado expediente).

Retomando el análisis del expediente mencionado, con fecha 28 de octubre 2024, los Jefes de Departamento Molina y Pariani, así como los inspectores actuantes Payero y Masciarelli elevan la NO-2024-117918810-APN-DNSO#ANAC, al Director de Aeronavegabilidad Ingeniero Pablo Coradazzi, informándolo de tal situación: *“... se deja constancia que, hasta la presente fecha, FB Líneas Aéreas S.A. no ha presentado respuesta alguna a esta última notificación con el propósito de subsanar los hallazgos de categoría mayor detectados. Asimismo, no se ha emitido por parte de ANAC ninguna notificación que indique el levantamiento de la suspensión previamente impuesta. No obstante, habiéndose llevado a cabo la auditoría presencial de oportunidad realizada a la empresa FB Líneas Aéreas S.A. el día 24 de octubre de 2024, bajo la orden de comisión N.º 3307, y tomando en consideración lo observado en relación con la Novedad N.º 1, a través de la cual se pudo constatar que la empresa no ha acatado la suspensión vigente, continuando hasta la fecha con la realización habitual de actividades como Taller Aeronáutico de Reparación Satélite en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, y considerando la posible degradación en la seguridad operacional que dicho proceder podría generar, se instó de manera formal al estricto cumplimiento de la suspensión impuesta, tal cual obra en mencionada Acta de Auditoria.(...) Se concluye que, al momento de la emisión del presente informe, todo indica que la empresa continúa operando de manera habitual como Taller Aeronáutico de Reparación Satélite en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, sin haber corregido las deficiencias detectadas, lo que podría resultar en un detrimento integral de la seguridad operacional de la flota”*.

El 31 de octubre de 2024 se labraron las respectivas actas de infracción al RAAC 121, RAAC 145, Reglamento General de Infracciones a la Aviación Civil y Código Aeronáutico, cuya tramitación se registra en los Expedientes EX – 2024-

118633471-APN-ANAC (deficiencias generalizadas y reiteradas en los procesos de identificación, preservación y control de materiales, partes y herramientas, así como irregularidades significativas en la segregación de artículos almacenados); EX – 118633525-APN-ANAC (constatación de la ejecución de funciones de mantenimiento por parte de empresas no certificadas por ANAC -Chapex Int SRL y Talenta SA-, sin aceptación previa por parte de la ANAC y sin supervisión directa por parte de personal del TAR); EX – 2024-126379622-APN-ANAC (sanción al representante técnico de Flybondi por no acatar resolución de ANAC -suspensión del TAR Ezeiza-); EX – 2024-126950174-APN-ANAC (mantenimiento de las aeronaves LV-KDR, LV-KDQ, LV-KJD, LV-KCE, LV-KHO-, LV-KDQ, LV-KJE, LV-KJF, LV-KEF, LV-KAH y LV-KEG).

En el EX2024-120678109-APN-DGDyD#JGM, se le dio trámite a la respuesta brindada por FB a la Auditoría sobre los RTV's de las aeronaves mencionadas precedentemente, realizada el 4 de noviembre de 2024 (Novedad 1): Al 4 de diciembre de 2024, aún no se habían cumplimentado con la debida recertificación de tareas. Ello surge de la NO-2024-133070640-APN-DNSO-ANAC, mediante la cual intiman a FB “iniciar en lo inmediato la recertificación de dichas tareas efectuando las mismas antes del próximo vuelo de cada aeronave.

En el EX2024-123144481-APN-GGDyD#JGM tramita el acta de inspección de fecha 5/11/24, en relación a las falencias detectadas en productos, herramientas e instrumentos almacenados en las instalaciones que FB Líneas Aéreas S.A. posee en el Aer. Int. Ezeiza, y por la cual se intimó a FB a “*tomar acciones de contención inmediata a los fines de evitar el despacho de productos / herramientas de las presentes instalaciones hacia las áreas de producción que no estuvieran debidamente almacenadas y controladas*”. La empresa concluyó en este punto que “*Si bien fueron reemplazadas algunas etiquetas de identificación por presentarse dañadas y/o decoloradas, la mayoría de los instrumentos relevados visualmente se encontraban en condiciones físicas apropiadas y contenían las etiquetas que permitían identificar su condición frente a los procedimientos implementados por la organización*”.

Continuando con el análisis del Expte. 2024-108549650-APN-ANAC, con fecha 2 de noviembre de 2024 el Director Nacional de Seguridad Operacional intima a FB a que presente, en el término de “*48 horas de recibida la presente, un informe que detalle el tratamiento que vuestra empresa ha dado a la totalidad de las discrepancias*” y “*presente el estado de avance de las acciones de contención implementadas (junto con su evidencia), así como un plan de acciones correctivas (PAC) de alcance integral*”.



También en la Nota de fecha 12 de noviembre Coradazzi le reitera a FB que *“se evidencia un incumplimiento general de las acciones de contención propuestas, lo cual pone de manifiesto la baja eficacia del Sistema de Gestión de Calidad implementado por la Empresa para abordar las deficiencias en las operaciones de mantenimiento (refiérase al PG 8-01 y PG 8-03), frente al impacto que tuvo el crecimiento de la Empresa sobre la infraestructura de inicio de las operaciones, tal cual lo declarado como causa raíz mediante el Plan de Acción Correctiva presentado. Atento a esto, se podría determinar que dichos relevamientos o bien no se efectuaron íntegramente conforme a lo declarado, o bien no resultaron con la efectividad deseada, (...) Es decir, si se implementaron las acciones de contención declaradas, las mismas resultaron no suficientes para restituir las condiciones de certificación original de las instalaciones destinadas al almacenaje de materiales, partes y herramientas. Nota: Asimismo, las acciones de contención inmediatas recientemente remitidas por vuestra Empresa (EX-2024- 123144481- -APN-DGDYD#JGM), a los fines de contener lo detectado en el Acta de Inspección de fecha 06/11/2024, se limitan a aumentar ciertos controles en horario nocturno, siendo que la situación observada evidentemente excede a un turno específico, y como se solicitó oportunamente, requiere un análisis profundo de causas raíces y un análisis de la cultura organizacional de su Empresa.*

A continuación, le informa los: **“Requisitos para Levantamiento de las Suspensiones Impuestas:** Para proceder con la restitución de la habilitación del Taller Aeronáutico de Reparación Satélite, ubicado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, se deberán cumplir los siguientes requisitos: Considerando los hallazgos de las Actas de Inspección ANAC de fechas 04/10/24 y 06/11/24, **deberá remitir acciones correctivas integrales, aceptables y verificables en el sitio, siguiendo los preceptos de la notificación NO-2024-110792597-APN-DNSO#ANAC de fecha 10/10/24 (...)** Coordinar con ANAC, la programación de una Inspección de recertificación de las instalaciones. En caso de resultar satisfactoria, se procederá a la restitución de la habilitación actualmente suspendida. 2. Considerando que por causa de la detección de **hallazgos mayores recurrentes** la certificación actual del Taller Aeronáutico de Reparación fue otorgada por el plazo de seis meses, los **hallazgos acaecidos en las últimas inspecciones ratifican que no se han tomado acciones estructurales a los fines de contener y evitar aquellas**

situaciones detectadas. Al respecto, la falta de toma de acciones definitivas a los fines de evitar la recurrencia de tales discrepancias, impactará en forma directa en la continuidad de la certificación del Taller Aeronáutico de Reparación”.

Ese mismo día, los inspectores actuantes emiten la NO- 2024-124486500-APN-DNSO#ANAC, dirigida a Pariani, Molina y Coradazzi, mediante la que sugieren distintas medidas en relación a FB, en función, entre otros motivos, del “... **evidente desapego a los procedimientos y regulaciones vigentes detectados en la Empresa**”, “**La imposibilidad de la Empresa de tomar acciones definitivas para evitar la recurrencia de las discrepancias detectadas por esta ANAC que motivaron la suspensión en cuestión**”, “**El impacto de la situación descrita sobre la aeronavegabilidad de las aeronaves de la flota que fueron intervenidas por la Empresa encontrándose ya vigente la suspensión en cuestión y habiéndose detectado el uso de capacidades de las instalaciones suspendidas para la ejecución de traslados de taller desde Aeroparque a Ezeiza**”; emitiendo las siguientes conclusiones. “**Teniendo en cuenta los considerandos arriba expuestos y el evidente impacto en la seguridad operacional intrínseco a la misma y que fuera debidamente analizado y documentado, los inspectores actuantes recomiendan que, en carácter de urgente se tomen las siguientes medidas:**

- *Se suspenda la Certificación del TAR 1B-595 FB Líneas Aéreas S.A. y que el mismo sea sometido a un proceso de recertificación una vez cumplimentados los requerimientos oportunamente requeridos por esta ANAC en las notas arriba mencionadas.*

- *Se suspendan las capacidades de mantenimiento de la OMA del Explotador FB Líneas Aéreas S.A. bajo los privilegios de las RAAC Parte 121.*

- *Se notifique a la Empresa que no podrá operar las aeronaves de su flota que se hayan visto involucradas en lo anterior, hasta tanto se recertifiquen previamente de manera adecuada la totalidad de las tareas realizadas en las instalaciones de Ezeiza, a posteriori de la suspensión, y aquellas que se efectuaron durante los Traslados de Taller emitidos entre las instalaciones de Aeroparque y las de Ezeiza, dado que los mismos tampoco fueron efectuados en el marco de lo previsto en sus procedimientos, empleando capacidades (como mínimo herramental) de las instalaciones suspendidas, según se informa en propuesta de nota a la Empresa elevada mediante correo electrónico de fecha 12/11/24 arriba mencionado.*

- *Se deje sin efecto la aceptación del Ing. Aer. Omar Alejandro Buono (Matrícula CPIAyE N° 728) como Representante Técnico del TAR / Explotador FB Líneas*



Aéreas S.A. y se notifique tal situación al Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica y Espacial, a los fines que tome las acciones que considere corresponder, dado el incumplimiento de sus deberes y responsabilidades. Ref. RAAC Parte 145, procedimientos aceptados a la Empresa (ej. MGM).

- Se deje sin efecto la aceptación del Sr. José Mauricio Sana Saldaña como Ejecutivo Responsable del TAR /Explotador, dado el incumplimiento de sus deberes y responsabilidades. Ref. RAAC Parte 145, procedimientos aceptados a la Empresa (ej. MSO).

- Se solicite al Gerente de Seguridad Operacional y al resto de los Gerentes aceptados bajo RAAC Parte 119 un informe detallado de las recomendaciones y acciones emanadas de su parte hacia el Ejecutivo Responsable y Representante Técnico de la Empresa a los fines de evaluar su accionar en la situación acaecida”.

Por último, refieren “*Resulta importante mencionar que los inspectores actuantes han tomado todas las medidas previstas en su accionar tanto en lo que respecta a la notificación a la Empresa de las violaciones / incumplimientos detectados como así también en la elevación de la situación en cuestión al personal de Jefatura y Dirección, a los fines que se adopten las medidas correspondientes”.*

Al día siguiente se realizó una nueva inspección en el TAR satélite de Ezeiza, observando los inspectores actuantes nuevos hallazgos y no conformidades a las ya detectadas anteriormente. A ello, se suma que hasta dicha fecha (13/11/24), FB aún no había presentado el PAC con los requisitos exigidos por ANAC.

Sin embargo, mediante NO-2024-125564460-APN-DNSO#ANAC, el 14 de noviembre el Director Coradazzi decide levantar provisoriamente, hasta el 30 de noviembre inclusive, la suspensión que pesaba sobre el TAR Ezeiza. Ello así, en virtud de la Nota presentada por FB ese mismo día, con un plan de acción de contención y acciones correctivas.

En tales antecedentes los inspectores actuantes emiten una nueva Nota, el 15 de noviembre expresando: “*Se emite el presente a los fines de informar que, teniendo en cuenta: el informe oportunamente emitido el día 12/11/24 por los inspectores obrantes recomendando medidas urgentes respecto del Asunto; a. los requerimientos pendientes de cumplimiento por parte de la Empresa expresados en la nota NO-2024-*

124478322-APN-DNSO#ANAC; b. los resultados de la inspección realizada el día 13/11/24 en las instalaciones del Taller Aeronáutico de Reparación / Explotador de Servicios Aéreos FB Líneas Aéreas S.A.; c. el mensaje electrónico remitido al Taller Aeronáutico de Reparación / Explotador de Servicios Aéreos FB Líneas Aéreas S.A. en fecha 14/11/24 (en el cual los suscriptos se encuentran en copia) adjuntando la nota NO-2024-125564460-APN-DNSO#ANAC en la cual se informa sobre la aceptabilidad de un Plan de Acciones Correctivas que habría sido presentado y la decisión de levantamiento de la suspensión obrante hasta dicho momento; d. Los inspectores actuantes hacen constar que **no hemos formado parte de ningún tipo de análisis técnico ni hemos emitido ningún tipo de visto bueno técnico de nuestra parte**, en lo que respecta al levantamiento de la suspensión que nos ocupa y a la aceptabilidad de un “Plan de Acciones Correctivas” asociado”.

Sin perjuicio de continuar con los reclamos a FB para que cumpla con las recertificaciones de las aeronaves mantenidas en el taller suspendido (ver NO-2024-128029583-APN-DNSO#ANAC, con fecha 26 de noviembre se emite NO NO-2024-129616982-APN-DNSO#ANAC, mediante la cual se ordena adoptar medidas urgentes respecto a la aeronave matrícula LV-KEH, en la que se constató el registro de una medición con galga de espesores de 0.23 pulgadas. Según lo estipulado, dicha medición requería la reparación del sellante aerodinámico y del sello premoldeado, conforme a lo indicado en el procedimiento técnico. “**En tal sentido, se requiere, con carácter prioritario y previo al inicio del próximo vuelo de la aeronave matrícula LV-KEH, el correspondiente análisis interno de la situación expuesta y la recertificación formal de la tarea de mantenimiento mencionada, asegurando el cumplimiento estricto de las disposiciones técnicas establecidas en la TCI #FB-12-24 y el AMM correspondiente**”.

Ello se condice con el testimonio del ingeniero Payero quien manifestó que, **el resultado de la medición efectuada, de acuerdo a lo solicitado por el fabricante requería la reparación del sellado, y de acuerdo a los registros de mantenimiento entregados por Flybondi, dicha reparación se declaró como "no aplicable", con la indicación de "Sello Aerodinámico OK ... En función de esto solicitamos que mediante una notificación ANAC le hiciera saber a la empresa que debía rehacer la tarea previo al próximo vuelo y remitir el registro final de la reparación que hicieron. Esto es porque al no cumplir las instrucciones del fabricante, se puede afectar directamente la condición de aeronavegabilidad del avión. Si uno no cumple la instrucción del fabricante lo consideramos grave porque pone en riesgo la seguridad de la aeronave, por eso pedimos**

que se hiciera la reparación de forma inmediata. En esos casos no se duda. (...) Nosotros en el acta de infracción que hicimos, dejamos constancia que la aeronave estuvo volando mucho tiempo sin la reparación realizada y sin tener el sellado con la holgura mínima estipulada por el fabricante.

La aeronave matrícula LV-KEH estuvo operando sin estar en condiciones técnicas para hacerlo.

Frente a las siguientes presentaciones de FB, una nueva Nota se emite el 28 de noviembre de 2024, a dos días de vencer el plazo de cumplimiento de los requerimientos efectuados por ANAC. Esta vez, en relación a las aeronaves LV-KEH, LV-KCE, LV-KEF, LV-KDR y LV-KJD y que “... *dado el tenor y la cantidad de observaciones, errores, carencias, omisiones, detectados en los registros de mantenimiento, dichos hallazgos configuran una no conformidad de carácter mayor, la cual deberá ser gestionada conforme a los procedimientos establecidos en su Manual General de Mantenimiento*”. **Informa además que respecto del evento relacionado con la aeronave LV-KEH se encontraba en confección la respectiva acta de infracción.**

Nuevamente los inspectores actuantes suscriben una Nota el 29 de noviembre (NO-2024-130996496-APN-DNSO#ANAC), con **PRIORIDAD: Alta - Con Impacto en la Seguridad Operacional**, en la que refieren en lo esencial: “*A la fecha y habiéndose comunicado oportunamente mediante informe NO-2024-125918999-APN-DNSO#ANAC el levantamiento de la suspensión sin intervención técnica previa del personal que suscribe, se informa que la Empresa FB Líneas Aéreas S.A., aún no ha presentado un Plan de Acciones Correctivas integral que contenga debidamente documentado un análisis de causas raíz y acciones de carácter global ... la Empresa **no ha tenido a la fecha la capacidad de efectuar debidamente las recertificaciones de las tareas de mantenimiento sobre las aeronaves intervenidas en las instalaciones previamente suspendidas, dado que se detectaron desviaciones generalizadas y significativas en el cumplimiento de las instrucciones del fabricante y de los procedimiento de administración de los registros de mantenimiento, lo cual también constituye un agravante en la situación que nos ocupa y en el intrínseco impacto en la seguridad operacional asociado***”. Y concluyeron: “*Dado lo arriba mencionado los suscriptos*

recomiendan, adicionalmente a lo indicado en los informes NO-2024-124486500-APN-DNSO#ANAC y NO-2024-125918999-APN-DNSO#ANAC, lo siguiente:

a. Se mantenga la suspensión sobre las instalaciones del Taller Aeronáutico de Reparación Satélite ubicado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

b. No se emita una extensión al vencimiento del Certificado de Especificaciones de Operación del Taller Aeronáutico de Reparación Nacional (Código ANAC N° 1B-595), con el debido impacto en el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (N° ANAC-369), hasta tanto se cumplimente lo siguiente:

Una inspección de recertificación integral que contemple tanto los aspectos relacionados con el Taller Aeronáutico de Reparación Satélite, ubicado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, incluyendo las medidas de contención y la implementación del Plan de Acciones Correctivas respecto a los aspectos recurrentes en la gestión de partes, materiales y herramientas, como también la ejecución de tareas de mantenimiento, la gestión de registros y el cumplimiento de las instrucciones técnicas emitidas por el fabricante de los productos, conforme a lo establecido en la normativa aplicable de la RAAC Parte 43.

Se requiera a la Empresa la implementación inmediata de acciones de contención destinadas a prevenir la ejecución de tareas que no cumplan con los requisitos establecidos en las instrucciones técnicas del fabricante del producto. Asimismo, se solicite la presentación de un Plan de Acciones Correctivas que permita identificar y corregir las causas de las desviaciones detectadas en los registros de mantenimiento y en el cumplimiento de las mencionadas instrucciones. Dicho plan deberá ser evaluado y aceptado por esta ANAC como condición previa a la emisión de una extensión de la certificación, cuyo vencimiento está programado para el próximo 30 de noviembre de 2024.

Se ordene la inmovilización de las aeronaves involucradas que no cumplimenten los plazos del proceso de recertificación hasta que se acredite fehacientemente que las tareas de mantenimiento han sido cumplidas en estricto apego a las normativas vigentes y a las instrucciones del fabricante”.

Sin embargo, ese mismo día, ante un pedido de prórroga por parte de FB del TAR 1B595 de Ezeiza, mediante NO-2024-131123794-APN-DNSO#ANAC, el Director de Aeronavegabilidad Pablo Coradazzi, prorroga nuevamente la habilitación del taller hasta el 20 de diciembre de 2024, sujeta a una nueva inspección de vigilancia.

El 10 de diciembre de 2024 los inspectores realizan una nueva inspección del taller, dejando constancia que a esa fecha aún no habían cumplido con el PAC oportunamente presentado, habiendo detectado los mismos hallazgos y no conformidades que en la anterior inspección.

Entre el 16 y el 20 de diciembre se realizó una nueva inspección conjunta de RAAC145 y RAAC121, esta vez para renovar la certificación del RAR1B595, en la que se detectaron hallazgos mayores, conforme reza la propia acta de inspección y lo explicara el testigo Molina. Los requerimientos efectuados a la empresa con fecha 17, 19 y 20 de diciembre, dan cuenta de **las reiteradas intimaciones notificadas cuyas respuestas no satisfacían el cumplimiento de las normas reglamentarias y, de suyo, a la autoridad de aplicación y control.**

Una de las Notas emitidas el 19 de diciembre de 2024 se relaciona con las aeronaves LV-KDQ; LV-KJE; LV-KEF; LV-KHO y LV-KDR. En efecto, mediante NO-2024-139128862-APN-DNSO#ANAC se le requiere a FB realizar un análisis de impacto a los fines de efectuar la recertificación de las tareas de mantenimiento previo al próximo vuelo de las aeronaves involucradas, e informar sobre las conclusiones en un plazo máximo de 24 horas.

Asimismo, en la mencionada nota se afirma que tanto la gerencia de calidad como la de seguridad operacional no han dado inicio al Plan de Acciones correctivas y tratamiento de las no conformidades de carácter mayor.

En efecto, el Informe de Seguridad Operacional de fecha 23 de diciembre de 2024 (NO-2024-140765447-APN-DNSO#ANAC), en la cual reiteran su posición frente a los constantes y reiterados incumplimientos por parte de FB sugiere:

“a. Se mantenga la suspensión sobre las instalaciones del Taller Aeronáutico de Reparación Satélite ubicado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

b. No se emita una extensión al vencimiento del Certificado de Especificaciones de Operación del Taller Aeronáutico de Reparación Nacional (Código ANAC N° 1B-595), con el debido impacto en el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (N° ANAC-369), hasta tanto se cumplimente lo siguiente:

Una inspección de recertificación integral que contemple tanto los aspectos relacionados con el Taller Aeronáutico de Reparación Satélite, ubicado en el

Aeropuerto Internacional de Ezeiza ... Se requiera a la Empresa la implementación inmediata de acciones de contención destinadas a prevenir la ejecución de tareas que no cumplan con los requisitos establecidos en las instrucciones técnicas del fabricante del producto. Asimismo, se solicite la presentación de un Plan de Acciones Correctivas ...”.

La Nota del 26 de diciembre de 2024 (NO-2024-141013446-APN-DNSO#ANAC), poniendo en conocimiento de los nuevos hallazgos detectados a Marcelo Carlos MORONI (DNSO), da cuenta de los constantes y continuos requerimientos por parte de ANAC: *“La inspección mencionada arrojó que, más allá de las acciones cumplimentadas por la empresa hasta la fecha, se **detectaron nuevamente desviaciones mayores y recurrentes sobre el cumplimiento de aspectos regulatorios y procedimientos vigentes aceptados** (...) Cabe mencionar que los expedientes y respuestas remitidas durante la semana del 16/12 al 20/12 por la Empresa, atendieron exclusivamente aspectos de corrección limitados (...) no contemplando un plan de acciones correctivas que permita determinar que las causas que pudieran llevar a la ejecución de nuevas desviaciones (...) Con relación a las discrepancias pendientes aun de solución, la Empresa ha presentado en adelante una nueva propuesta de Plan de Acciones Correctivas incorporando los hallazgos faltantes, el cual se encuentra en análisis al momento, pero cuyo resultado no resulta determinante en lo que a las conclusiones vertidas en el presente informe respecta, dada la magnitud del resto de las discrepancias detectadas (...) este DA eleva a vuestra consideración lo vertido en el presente a los fines que considere corresponder. Sobre la base de la categorización efectuada y las acciones que pudieran estar relacionadas a las mismas, (...) esta Dirección recomienda:*

1) *No renovar la Especificaciones de Operación del Taller Aeronáutico de Reparación hasta que la empresa lleve a cabo una presentación de un Plan de Acciones Correctivas (PAC) integral, **dado que los hallazgos demuestran falencias sistémicas;***

2) *Una vez recibido el PAC y, de ser aceptable su contenido: a. Limitar las capacidades o alcances a servicios básicos de mantenimientos de línea, a los efectos permitir a la empresa demostrar que el PAC sea eficaz. b. Suspender la potestad del uso de funciones de mantenimiento bajo RAAC Parte 145.217 b)”.*

Ese mismo jueves 26 de diciembre, el Director Nacional de Seguridad Operacional Moroni, eleva a la interventora María Julia Cordero, la nota emitida por el Director de Aeronavegabilidad “para su consideración”. En palabras del testigo Molina,



“En mi historia es la primera vez que veo esta situación de elevar el informe de inspección a instancias superiores”.

El 27 de diciembre por la mañana, el DNSO Marcelo Moroni, comunica mediante NO-2024-141744416-APN-DNSO#ANAC a FB Líneas Aéreas, *“teniendo en cuenta el tenor, severidad y repetitividad de los hallazgos detectados por los inspectores actuantes de esta Dependencia, los cuales fueron registrados en el Acta de la referencia /2/, cumpla en informarle que se **ha decidido no mantener la prorroga oportunamente concedida al vencimiento de las Especificaciones de Operación del TAR (...)** de ser su intención obtener continuar con el proceso de renovación, esta Dirección le requiere que se desarrolle y presente un Plan de Acciones Correctivas de causas raíces / acciones de carácter global, a los hallazgos mayores indicados en la presente, incorporando las acciones que considere corresponder, y tratar la totalidad del resto de las discrepancias en base a vuestro PG 8-03 y vuestro MSO, haciendo especial énfasis en la toma de acciones de contención (corrección) (...) Una vez evaluado el análisis de impacto presentado según referencia /3/, las acciones adoptadas y el PAC requerido, este Departamento informará a esa empresa los próximos pasos a seguir a los efectos de que esa empresa cuente con la habilitación como TAR. Atento a lo expresado más arriba y a los antecedentes obrantes en esta ANAC, la empresa deberá abstenerse de llevar a cabo tareas de mantenimiento tanto bajo RAAC Parte 145 como bajo RAAC Parte 121, hasta tanto finalice el en forma satisfactoria el proceso de renovación del TAR IB-595”.*

La Nota le fue entregada en mano a Omar Buono, representante técnico de FB y, ese mismo día por la noche, FB incorpora al expediente un Plan de Acciones Correctivas de cuatro carillas. Inmediatamente el DNSO toma conocimiento del PAC propuesto, le informa a FB que será analizado por inspectores de la DA y finalmente *“esta ANAC ha decidido renovar la habilitación como TAR hasta el 31 de Enero de 2025, emitiendo las correspondientes especificaciones de operación (limitadas a lo allí especificado debido al caso) asociadas a dicho acto...”.*

Tal como lo menciona la Nota, los inspectores de la DA analizaron el PAC remitido por FB y, mediante Notas de fecha 30 de diciembre (NO-2024-142527048-APN-DNSO#ANAC -Payero y Perticarari-) y 6 de enero de 2025 (NO-2025-01233443-

APN-DNSO#ANAC -Fabián Masciarelli-) los inspectores designados por la propia ANAC para inspeccionar y auditar a FB, emitieron su opinión:

Los inspectores de RAAC145 consignaron: *“Se remite el presente a los fines de informar las conclusiones relacionadas al Plan de Acción Correctiva (PAC) presentado por la empresa FB Líneas Aéreas S.A. (...) a los fines de dar respuesta a la notificación oficial NO-2024-141744416-APNDNSO# ANAC.*

*Primeramente resulta importante mencionar que dicho PAC no constituye un “Plan de Acciones Correctivas” como tal, debido a que, el documento presentado se limita a establecer exclusivamente “compromisos de cumplimiento” según plazos específicos, para la implementación de medidas correctivas, careciendo de los elementos fundamentales que definen un PAC válido en términos técnicos, tales como el análisis detallado de las causas raíz que dieron origen a las deficiencias identificadas, así como la implementación de acciones inmediatas (correcciones) y acciones correctivas para mitigar los riesgos involucrados (...) Adicionalmente, se observa que no se han proporcionado las evidencias documentales pertinentes que acrediten la viabilidad ni el seguimiento de las acciones propuestas, ni se han adjuntado documentos que respalden la ejecución efectiva de medidas correctivas, ni se ha demostrado que estas hayan sido implementadas (...) con fundamento en las notificaciones oficiales NO-2024-141744416-APN-DNSO#ANAC y NO-2024-142086871-APN-DNSO#ANAC, las cuales comprometen al personal de inspectores actuantes en el proceso de Renovación de Certificación como Taller Aeronáutico de Reparación - según Acta de Inspección de fecha 20/12/2024 - en el análisis de la respuesta presentada por la Empresa, resulta necesario informar que según el análisis técnico arriba mencionado, a la fecha, **no se encontrarían cumplimentados los requisitos técnicos a los fines de que el Taller Aeronáutico de Reparación Código ANAC Nro. 1B-595 FB Líneas Aéreas S.A. se encuentre habilitado, dado que no existen evidencias de que se hayan adoptado las acciones correctivas necesarias para mitigar los riesgos y peligros que podrían afectar tanto la seguridad operacional como a los productos aeronáuticos bajo mantenimiento (...)** En este sentido, entendemos que conforme a los términos establecidos en la notificación NO-2024-142086871-APN-DNSO#ANAC y la intervención que la misma confiere a los suscriptos en su último párrafo, corresponde dejar sin efecto la renovación de certificación otorgada.*

Por otra parte, y considerando:

1. Que las líneas de análisis técnico y las conclusiones que se estarían tomando en cuenta para la emisión de extensiones y/o certificaciones otorgadas a FB



*Líneas Aéreas S.A., a posterior de la suspensión oportunamente emitida con fecha 04/10/2024, no se han encontrado alineadas ni han coincidido con las conclusiones y recomendaciones dadas por los suscriptos, (...) 2. Que, a la fecha, los inspectores actuantes han adoptado todas las medidas previstas en su accionar, tanto en lo que respecta a la notificación a la Empresa sobre las violaciones e incumplimientos detectados, como en la elevación de la situación, con el fin de que se adopten las medidas correspondientes. **Se solicita que se nos exima / exceptúe de realizar posteriores análisis técnicos a partir de la fecha, sobre las actuaciones de la empresa FB Líneas Aéreas S.A.***

Por su parte, Fabián Masciarelli se expidió en su Nota en idéntico sentido que los anteriores, agregando: *“Que, a la fecha, los inspectores actuantes han adoptado todas las medidas previstas en su accionar, tanto en lo que respecta a la notificación a la Empresa sobre las violaciones e incumplimientos detectados, como en la elevación de la situación, con el fin de que se adopten las medidas correspondientes. **“Se solicita que se me exima / exceptúe de realizar posteriores análisis técnicos a partir de la fecha sobre toda actuación relacionada con el proceso de renovación del TAR 1B-595 FB Líneas Aéreas S.A. y, en línea con las prácticas internacionales y recomendaciones OACI de rotación del personal de inspección a intervalos regulares, y atento a ya llevar más de 4 años como tal, se considere asignar un nuevo Insp. a cargo / PMI para el explotador FB Líneas Aéreas S.A.”.***

Según surge del Expediente en análisis, mediante un correo electrónico de fecha 5 de enero de 2024, los inspectores Perticarari y Payero fueron eximidos de continuar con las auditorías e inspecciones a Flybondi. De ello da cuenta también el testimonio de Guillermo Molina, su superior inmediato.

Luego de varias presentaciones de FB e intimaciones por parte de ANAC, mediante NO-2025-10243781-APN-DNSO#ANAC, el 29 de enero del corriente se hizo saber a la empresa la decisión administrativa de *“Extender el período de vencimiento de las Especificaciones de Operación del TAR 1B-545 hasta el 30 de Abril de 2025. Otorgar alcances para realizar tareas de mantenimiento y mantenimiento preventivo programado hasta inspecciones de 2.500 FH, 1.000 FC y 12 meses”.*

2. **EX-2024-110670924- -APN-DGDYD#JGM:**

El 4 de octubre de 2024, Flybondi se encontraba con su taller satélite suspendido. Sin perjuicio de ello, el 9 de octubre de ese mismo año presentó la Solicitud de Renovación del Certificado del Taller 1 B-595 (FB Líneas Aéreas S.A.). RAAC Parte 145 Sección 145.51, cuyo vencimiento operaba el 30 de noviembre de 2024.

Con fecha 29 de noviembre, mediante NO-2024-131123794-APN-DNSO#ANAC, Pablo Mariano Coradazzi prorroga su vigencia hasta el 20 de diciembre del año pasado, a resultas de una inspección sobre el cumplimiento del Plan de Acciones Correctivas presentado en el expediente detallado anteriormente.

Seguidamente, toda vez que la ANAC no había culminado con las tareas de auditoría, el 20/12/24 se notifica una nueva prórroga de 48 horas.

Luego, con fecha 27 de diciembre se agrega al expediente la NO-2024-141744416-APN-DNSO#ANAC (la misma que obra en el expediente anterior), mediante la cual, Pablo Mariano Coradazzi notifica a FB que *“teniendo en cuenta el tenor, severidad y repetitividad de los hallazgos detectados por los inspectores actuantes de esta Dependencia, los cuales fueron registrados en el Acta de la referencia /2/, cumpla en informarle que se **ha decidido no mantener la prórroga oportunamente concedida al vencimiento de las Especificaciones de Operación del TAR.** A tales efectos, y de ser su intención obtener continuar con el proceso de renovación, esta Dirección le requiere que se desarrolle y presente un Plan de Acciones Correctivas de causas raíces / acciones de carácter global, a los hallazgos mayores indicados en la presente...”*.

El resto del Expediente en análisis es reflejo de lo actuado en el EX-2024108549650 – APN – ANAC#MEC, y culmina con la habilitación competa del TAR1B-595 hasta el 30 de abril del corriente año.

3. EX-2024120678109 – APN – DGDYD#JGM:

En él tramitan las recertificaciones ordenadas por ANAC respecto de las aeronaves certificadas en el TAR Ezeiza, mientras éste se encontraba inhabilitado para tales tareas.

V. EL INFORME DE LA EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACION AEREA (EANA):

En el marco de esta investigación se le requirió a dicho Ente informe sobre los planes de vuelo entre el 4 de octubre de 2024 y el 14 de Noviembre de 2024, de cada una de las siguientes aeronaves: Matrículas LV-KDQ; LV-KEG; LVKJE; LV-KJF; LV-KAH; LV-KHO; LV-KEH; LV-KCE y LV-KEF, de la empresa aerocomercial FB Líneas Aéreas SA.



Entre las fechas indicadas, las aeronaves matrículas LV-KAH, LV-KCE, LV-KEF, LV-KEH y LV-KEG efectuaron numerosos vuelos de traslado. Tales aeronaves se certificaban en un TAR suspendido por la autoridad aeronáutica.

VI. HECHOS QUE MOTIVAN ESTA DENUNCIA:

Sin perjuicio de otras conductas ilícitas que pudieren surgir del devenir de la investigación judicial, preliminarmente y en base al análisis efectuado sobre la prueba recabada en esta IP, formulo denuncia penal contra el directorio y responsables técnicos de FLYBONDI por haber infringido el art. 190 del C. Penal con las siguientes acciones:

1. **Haber incumplido las normas dictadas por la autoridad aeronáutica al constatarse en las instalaciones del Taller Aeronáutico de Reparaciones Satélite ubicado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, deficiencias generalizadas y reiteradas en los procesos de identificación, preservación y control de materiales, partes y herramientas, así como irregularidades significativas en la segregación de artículos almacenados; en apartamiento a los procedimientos formalmente aceptados por la ANAC en el Manual General de Mantenimiento de la Empresa, habiendo violado la normativa vigente al respecto, poniendo en riesgo la seguridad operacional de las aeronaves.**

2. **Haber efectuado acciones de mantenimiento y/o reparación en las aeronaves matrículas LV- KDR, LV-KDQ, LV-KJD, LV-KDR, LV-KCE, LV-KHO, LV-KJE, LV-KJF, LV-KAH, LV-KEF, LV-KEG, en el Taller Aeronáutico de Reparaciones Satélite del referido TAR 1B595 localizadas en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza, sin acatar la suspensión temporal de la habilitación de dichas instalaciones dispuesta por la ANAC, poniendo en riesgo la seguridad de los vuelos efectuados por dichas aeronaves entre el 4 de octubre de 2024 y hasta su efectiva recertificación en talleres habilitados.**

3. **Haber efectuado vuelos de transporte de pasajeros con la aeronave matrícula LV-KEH, de su propiedad, en la cual el sellante aerodinámico y el sello premoldeado de una ventana o parabrisas de la cabina de mandos se encontraba fuera del rango de tolerancia especificado por el fabricante para operar la aeronave de manera segura.**

4. **Haber ejecutado funciones de mantenimiento – “inspección de corrosión “ y “limpieza de tren de aterrizaje”- en la aeronave matrícula LV-KDR, tareas que fueron realizadas por las empresas Chapex Int SRL y Talenta SA, sin contar con la aceptación previa por parte de la ANAC para que fueran efectuadas por esos proveedores no certificados en favor de aquella; constatándose asimismo que el personal ejecutante de las referidas tareas no se encontraba bajo la supervisión directa del personal de FB Líneas Aéreas S.A., tal como exigen las RAAC y los procedimientos aceptados, poniendo en riesgo la seguridad operacional de la aeronave.**

Asimismo, formulo denuncia penal contra la actual Administradora Nacional de Aviación Civil Dra. María Julia Cordero, el ex Director Nacional de Seguridad Operacional Sr. Carlos Marcelo Moroni, el Director de Aeronavegabilidad Ing. Pablo Mariano Coradazzi y/o los responsables a cargo del control de la seguridad operacional del transporte aéreo nacional, por haber infringido los artículos 190 y 248 del C. Penal, Código Aeronáutico, Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 121 y Parte 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, por:

1. **Haber dictado resoluciones contrarias a las leyes al disponer habilitar en tres oportunidades las instalaciones del Taller Aeronáutico de Reparaciones Satélite de Flybondi ubicado en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, con conocimiento que el mismo tenía deficiencias generalizadas y reiteradas en los procesos de identificación, preservación y control de materiales, partes y herramientas, así como irregularidades significativas en la segregación de artículos almacenados, poniendo en riesgo la seguridad operacional de las aeronaves y, en consecuencia:**

2. **Haber permitido que la empresa Flybondi efectuara acciones de mantenimiento y/o reparación en las aeronaves matrículas LV- KDR, LV-KDQ, LV-KJD, LV-KDR, LV-KCE, LV-KHO, LV-KJE, LV-KJF, LV-KAH, LV-KEF, LV-KEG, en el Taller Aeronáutico de Reparaciones Satélite del referido TAR 1B595 localizadas en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza, sin acatar la suspensión temporal de la habilitación de dichas instalaciones dispuesta por la propia ANAC, poniendo en riesgo la seguridad de los vuelos efectuados por dichas aeronaves entre el 4 de octubre de 2024 y hasta su efectiva recertificación en talleres habilitados.**

VII. FUNDAMENTOS DE LA DENUNCIA:

El primer párrafo del artículo 190 del Código Penal reprime con prisión de dos a ocho años a quien, a sabiendas, “*ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave*”. El bien jurídico protegido es la seguridad pública. Desde el análisis del tipo objetivo, la acción consiste en la ejecución de un acto que ponga en peligro la seguridad de una aeronave o nave, debiendo provocar una situación de peligro concreto para el medio de transporte. En su aspecto subjetivo, dicha conducta debe ser ejecutada con pleno conocimiento del peligro que trae aparejada la acción llevada a cabo.

No cabe duda que las conductas desplegadas por los aquí denunciados crearon riesgos no permitidos por la normativa vigente en materia aeronáutica, elevándolos considerablemente para la seguridad de las aeronaves de la flota de FB Líneas Aéreas; tales riesgos se produjeron en el resultado, entendido éste como el resultado de peligro concreto para el bien jurídico protegido. En otras palabras, “*...ha de haberse creado un concreto “peligro de resultado” en el sentido de un riesgo de lesión adecuado y no permitido*” (..) “*Si hay que afirmar el peligro de resultado, ese peligro debe haberse realizado en un resultado que suponga un resultado de peligro concreto*”³.

La circunstancia de que no se hubiera provocado un accidente aéreo no excluye la imputación al tipo objetivo, en tanto de haberse verificado dicha consecuencia, no encontraríamos analizando el segundo párrafo del art. 190 del CP en lugar del primero⁴.

No caben dudas que los directores, gerentes y responsables de Flybondi tenían pleno conocimiento de que cada una de las acciones descriptas implicaba la realización de conductas no permitidas por la normativa y excediendo el piso mínimo establecido reglamentario para que los vuelos de la compañía sean seguros. Lo dicho surge claramente del ejercicio de su profesión, del conocimiento obligatorio de la normativa en

³ Cf. Claus Roxin Claus Roxin, Derecho Penal, Parte General, Fundamentos. La estructura de la Teoría del Delito, Ed. Thomson Civitas, p.404.

⁴ Es no debe olvidarse que los delitos de pueden clasificar en delitos de lesión o de resultado. En los delitos de lesión, que constituyen la mayor parte de los tipos, el objeto de la acción ha de ser realmente dañado para que haya un hecho consumado; así sucede en los delitos de homicidio (...). En cambio, en los delitos de peligro, el hecho sólo supone una amenaza más o menos intensa para el objeto de la acción. (cf. Ídem 335/6)

la materia y de lo que las licencias habilitantes como Taller Aeronáutico de Reparación y Organización de Transporte les exige.

Conforme se tomó conocimiento mediante los testimonios de los inspectores de ANAC intervinientes y los expedientes administrativos relevados, el riesgo de la actividad aérea se ha elevado de manera exorbitante por sobre el de riesgo permitido, en perjuicio de la seguridad operacional de los vuelos de Flybondi. Y ello ha sido autorizado por el propio organismo de control que debía fiscalizar, al permitir que la empresa continuara excediendo los límites del peligro que implica una operación de transporte aerocomercial.

La conducta debida por parte de los responsables de la seguridad operacional de la empresa y de los funcionarios de ANAC fue absolutamente incumplida en términos de seguridad por el desprecio a la normativa.

No deben perderse de vista las decisiones adoptadas por la autoridad aeronáutica, a pesar de los innumerables controles de auditoría e inspección realizados por parte de los inspectores encargados de velar por el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad operacional, que contribuyeron a la puesta en peligro de la seguridad de las operaciones. Es la autoridad aeronáutica la que se halla precisamente en una posición de garante frente a una fuente de peligro como lo es el transporte aéreo; y son ellos quienes deben actuar dentro de los mayores parámetros de seguridad para proveer al cumplimiento de las obligaciones de los responsables de ese transporte, justamente para evitar o prevenir un mal mayor. *“Los procedimientos, normas y regulaciones de seguridad se redactan primordialmente para controlar el comportamiento de los operarios en situaciones problemáticas o que conllevan riesgo y, más que a ningún otro, abundan al nivel de actuación humana basado en el seguimiento de reglas o normas”* (La contribución humana, actos peligrosos y acciones ejemplares, James Reason, Pág. 77/78, edición publicada por COPAC Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial).

Para el citado autor, las infracciones situacionales son actos deliberados ejecutados creyendo que no tendrán malas consecuencias, son balances coste-beneficio en función de los cuales se estima que los beneficios superan los posibles costes. La medida de que una acción pueda considerarse como correcta o incorrecta depende de la exactitud de la percepción del riesgo por parte del actor. Reconocer que una situación es peligrosa o que un procedimiento es inadecuado, inducirá una conducta correcta. El comportamiento que hace caso omiso de los peligros es probable que sea incorrecto.

La Ley 27.514 creó la Junta de Seguridad del Transporte, cuya misión es contribuir a la seguridad en el transporte en general a través de la investigación de accidentes, que se realiza implementando el **modelo sistémico**. Este modelo de investigación plantea que los sistemas complejos cuentan con barreras que funcionan como defensas, con el objetivo de detectar, contener y ayudar a corregir los errores humanos y/o fallas técnicas. El transporte es un sistema complejo que cuenta con defensas agrupadas bajo tres entidades: tecnología, normativa y entrenamiento. Para que suceda un accidente, es necesario que fallen todas estas defensas del sistema⁵.

Para Reason, una perspectiva sistémica es toda aquella explicación de un accidente que va más allá de los sucesos locales a fin de descubrir factores contribuyentes en el lugar de trabajo, en la organización y en el sistema en general. La esencia de esta perspectiva es que el personal de primera línea no es tanto el instigador de los sucesos adversos cuanto el heredero de condiciones latentes, que pueden haber estado acumulándose previamente durante un largo período de tiempo. **Una trayectoria de accidente sólo puede atravesar las defensas e infligir daños cuando los actos peligrosos y las condiciones latentes se alinean: las deficiencias generalizadas y reiteradas en los procesos de identificación, preservación y control de materiales, partes y herramientas; las irregularidades significativas en la segregación de artículos almacenados; las acciones de mantenimiento y/o reparación de aeronaves en un**

⁵ La Junta analiza cada incidente o accidente provocado por todas las aeronaves que realizan operaciones de vuelo dentro de las fronteras de nuestro país. A modo de ejemplo, durante los años 2023 y 2024, analizó e informó los siguientes incidentes en aeronaves explotadas por Flybondi, relacionadas con cuestiones técnicas:

- ✓ Matrícula LV-KEF: el 27/1/24, en un vuelo de aviación comercial, en la fase de ascenso inicial, la aeronave presentó problemas hidráulicos. La tripulación se declaró en emergencia y retornaron al aeropuerto de Ezeiza. Los procedimientos se llevaron a cabo sin inconvenientes y la aeronave aterrizó sin novedad. No se observaron daños visibles en la aeronave.
- ✓ Matrícula LV-HKN: el 3/2/24, durante un vuelo comercial regular de pasajeros (FO5021), en la fase de aproximación a la pista 31 de Aeroparque, se produjo la activación del Sistema de Alerta de Tráfico y Evitación de Colisión (TCAS), el que indicó Resolution Advisory (RA) por tránsito en la zona. La tripulación realizó un go-around y un nuevo circuito de aproximación, en el que aterrizó normalmente.
- ✓ Matrícula LV-KAH: El 30/3/23, en la fase de aproximación al aeropuerto, la aeronave sufre falla en el indicador de velocidad motivo por el cual decide declarar la emergencia; una vez coordinado el plan de emergencia en el aeropuerto, aterriza sin novedad.
- ✓ Matrícula LV-HKS: El 21/2/24, en un vuelo de aviación comercial regular, durante el ascenso inicial, la aeronave tuvo una falla de los sistemas de abordaje. El vuelo retornó al aeropuerto de salida y aterrizó sin otros inconvenientes.
- ✓ Matrícula LV-KHO: El 5/10/23, durante un vuelo de aviación comercial regular, en la fase de despegue se produjo una falla de motor, por lo que la tripulación continuó el ascenso declarándose en emergencia. Se decidió el aterrizaje al Aeropuerto de Ezeiza, por precaución. Los procedimientos de emergencia se llevaron a cabo sin inconvenientes y la aeronave aterrizó sin novedad. Pasajeros y tripulación ilesos. No se observan daños visibles a la aeronave.

Taller Aeronáutico suspendido por la autoridad de control; el haber realizado vuelos con pasajeros en una aeronave que no se encontraba en condiciones técnicas de volar de manera segura; la ejecución de funciones de mantenimiento de aeronaves por parte de empresas no autorizadas por la autoridad de aplicación y sin supervisión o control alguno por parte de la compañía pusieron en riesgo la seguridad operacional de los vuelos, pusieron en riesgo a cientos de pasajeros que durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2024 abordaron un avión de Flybondi y, con ello, afectaron la seguridad pública.

En palabras del testigo Masciarelli, la conducta de los responsables de FB Líneas Aéreas constituyó un *“desacato de la suspensión que desafiaba a la autoridad ... fue algo inaudito y me sentí avasallado en mi profesionalismo”*. En similares términos se expresó el testigo Payero: *“es muy grave no obedecer una orden así ...”*, y Perticarari: *“nunca habíamos tenido una irregularidad tan grave como esta”*. También lo hizo Pariani cuando refiere *“Nunca tuve un desapego como el de Flybondi ... no tengo presente un caso similar de una empresa de transporte ... Es un desapego al cumplimiento regulatorio”*. Al igual que Torino: *“... no recuerdo una situación similar en relación al incumplimiento de la suspensión dictada por la autoridad...”* y Molina quien no recordó haber tenido un caso de taller suspendido por la autoridad que haya seguido operando.

Asimismo, todos los testigos fueron contestes en afirmar que las conductas llevadas a cabo por Flybondi pusieron en riesgo la seguridad operacional de las aeronaves que operaban el transporte de pasajeros.

La OACI define la seguridad operacional como el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos. Estos sistemas de gestión de seguridad se basan en cuatro ejes: 1. La identificación de los peligros para la seguridad operacional y de riesgos potenciales asociados a dichos peligros. 2. Medición cuantitativa detallada y exhaustiva de ambos. 3. Establecimiento de barreras protectoras a través de la tecnología, la normativa y el entrenamiento. 4. Supervisión realizada por el Estado para verificar que se llevan a cabo las medidas correctivas necesarias para reducir, mitigar, eliminar los peligros y riesgos o mantenerlos en niveles aceptables de seguridad.

Aspectos tales como el error humano, las conductas negligentes y/o temerarias y las violaciones de normas y procedimientos estandarizados afectan la seguridad operacional dando lugar a accidentes o incidentes. Por ello, entiendo que la

sumatoria de conductas y violaciones a las normas y a las sanciones impuestas, por parte de los más altos responsables de Flybondi elevaron notoriamente el riesgo permitido para su actividad, afectando la seguridad pública y, con ello, infringieron la norma penal que la protege.

Por su parte, el art. 248 del Código Penal establece que *“Será reprimido con prisión de un mes a dos años e inhabilitación especial por doble tiempo, el funcionario público que dictare resoluciones u órdenes contrarias a las constituciones o leyes nacionales o provinciales o ejecutare las órdenes o resoluciones de esta clase existentes o no ejecutare las leyes cuyo cumplimiento le incumbiere”*.

Ricardo Núñez sostuvo que las infracciones previstas en el actual capítulo, afectan a la administración pública porque implican en sí mismas un arbitrario ejercicio de la función pública, al margen de las prescripciones constitucionales, de las leyes o deberes que la rigen⁶. Se entiende que la punibilidad de estos delitos reside en el acto abusivo en sí mismo, ya que éste compromete la regularidad y legalidad de la función pública. En ese sentido, indica Soler, que el interés de un Estado políticamente ordenado en el cumplimiento regular de los actos de autoridad, es tan fuerte, que se castiga el acto abusivo propiamente dicho, como una forma de tutelar los valores ínsitos en el orden jurídico como tal⁷.

En este punto, entiendo que el deber infringido se encontraba en cabeza de la titular de la ANAC Maria Julia Cordero. Esto es así debido a que es la máxima autoridad de la repartición quien debe velar por el correcto funcionamiento de la actividad aérea de nuestro país, siendo una de sus obligaciones la de controlar el correcto ejercicio de la función de policía delegada en las autoridades a cargo del área de seguridad operacional del ente.

Sumado a ello, no debe perderse de vista que la por entonces interventora (actual administradora) había participado de la reunión mantenida el 27 de diciembre con los más altos directivos de Flybondi, junto al Director de Aeronavegabilidad y el Director de Seguridad Operacional. También fue notificada oficialmente de lo sucedido

⁶ Núñez, Ricardo: Derecho Penal Argentino, tomo VI, Ed. Lerner, Córdoba 1974 pág. 72.

⁷ Soler, Sebastián: Derecho Penal Argentino, Tomo IV, Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1996, pág. 135.

ese mismo día en orden a la suspensión y luego habilitación del TAR Ezeiza conforme surge de las notas NO-2024-141035307-APN-DNSO#ANAC de fecha 26 de diciembre, NO-2024-141744416-APN-DNSO#ANAC y NO-2024-142827575-APN-DNSO#ANAC, ambas del 27 de diciembre de 2024.

Por su parte, Pablo Mariano Coradazzi y Marcelo Carlos Moroni, en el marco de sus funciones rehabilitaron provisoriamente la actividad del TAR Ezeiza aun conociendo las graves irregularidades que el mismo tenía, en función de las inspecciones practicadas por los inspectores asignados. El primero de ellos habilitó el taller el 14 y 29 de noviembre de 2024 y el DNSO Moroni hizo lo propio el 27 de diciembre del mismo año. Flybondi certificó aeronaves en el taller suspendido, permitió manipular un tren de aterrizaje por parte de técnicos de talleres tercerizados no autorizados para tal fin y sin la supervisión de los mecánicos de la propia empresa. También volaron aviones certificados en ese taller, a pesar de omitir la orden de recertificar dichas aeronaves en talleres habilitados. Las decisiones adoptadas por ANAC, omitiendo mantener la suspensión a FB, han contribuido a elevar el riesgo permitido conculcando la seguridad de las operaciones de vuelo.

En lo que respecta al comportamiento típico, el tipo penal del art. 248 CP prevé la realización de la conducta reprimida mediante una modalidad comisiva y una omisiva. En el caso bajo estudio importa su modalidad omisiva, es decir, el funcionario público que no ejecutare las leyes cuyo cumplimiento le incumbiere. La omisión, entonces, consistiría en la inobservancia de la ley, en no hacer, no ejecutar, o no cumplir lo que la ley manda expresamente hacer al funcionario dentro de su autoridad funcional.

En cuanto al tipo subjetivo de la figura, la circunstancia de que se exija que la omisión sea ilegalmente cometida ha llevado a la doctrina a considerar que esta figura solo puede ser cometida con dolo directo. El funcionario debe saber que, pudiendo hacerlo, no cumple con un acto propio de su función cuando debe y, voluntariamente, decide omitir el acto.

Sus conductas provocaron los riesgos antes descriptos que podemos resumir en haber permitido a FB continuar con su operatoria de mantenimiento de aeronaves en su taller satélite de Ezeiza, ejerciendo un deficiente sistema de sanciones que podrían haber procurado una prestación segura, eficiente y confiable del servicio de transporte aéreo, desoyendo las indicaciones y/o sugerencias de los propios expertos que insistentemente informaban sobre los graves hallazgos detectados.

El testigo Pariani refirió en su declaración que el procedimiento y la regulación normativa del funcionamiento del Departamento Aviación de Transporte está en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad. Explicó que el inspector va coordinando el desarrollo de esas inspecciones, coordina los equipos o también puede hacerlo solo, y se van cumpliendo esas auditorías. Los procedimientos y las listas de verificación están también en el manual del inspector, en este manual hay un volumen de certificación y un volumen de vigilancia. Con el resultado de las inspecciones hace la evaluación de las novedades y propone las acciones que considere necesarias, que pueden ser incrementar la frecuencia de inspecciones, hacer nuevas inspecciones, recomendar acciones de restricción o confeccionar un acta de infracción.

A su turno el testigo Molina mencionó que el director de aeronavegabilidad analizó el PAC presentado por Flybondi y lo consideró apropiado, ya que él es también inspector de aeronavegabilidad, tiene el expertise para hacerlo, como inspector lo puede analizar y como director, tomar la decisión.

En efecto, el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad emitido por la ANAC constituye la normativa de cumplimiento para las inspecciones, registros y auditorías llevadas a cabo por los inspectores de ANAC.

Tal como lo refleja el propio Manual -que constantemente requiere actualizaciones adaptadas a la normativa internacional en materia de aviación civil- se establece, en lo que aquí concierne, que *“1.1. Las tareas habituales de los inspectores de aeronavegabilidad relacionadas con la certificación, evaluación y supervisión permanente de los asuntos de los explotadores u organizaciones de mantenimiento finalizan con medidas tales como aprobaciones o aceptaciones. Una aprobación es una respuesta activa frente a un asunto presentado por un solicitante (explotador de servicios aéreos u organización de mantenimiento) para un examen. La aprobación es la evidencia o determinación de cumplimiento con los requisitos pertinentes y se demostrará mediante la firma del inspector de aeronavegabilidad asignado a la evaluación o examen del documento o certificado, u otra medida oficial determinada por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). 1.2 Antes de otorgar la aprobación o aceptación se debe llevar a cabo una evaluación técnica de la seguridad operacional por medio de un inspector de aeronavegabilidad con aptitudes específicas para efectuar el tipo de*

evaluación técnica, de acuerdo a los procedimientos y listas de verificación establecidas para la evaluación, incluyendo cuando se considere necesario para la seguridad operacional, una demostración práctica de la capacidad real del explotador de servicios aéreos u organización de mantenimiento para llevar a cabo el tipo de operación en cuestión. 1.3 Los inspectores de aeronavegabilidad utilizan un proceso genérico para la aprobación o aceptación que asegura el cumplimiento de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) y garantiza la seguridad operacional de los siguientes aspectos: Instalaciones para la operación; Operación de los explotadores; Programas; Documentos; Procedimientos o métodos; y Sistemas”.

Este proceso genérico para la aprobación de Flybondi como organización de mantenimiento no se vio reflejado en las habilitaciones provisionarias dispuestas por los funcionarios de la ANAC el 14 de noviembre, el 29 de noviembre y el 27 de diciembre de 2024. En efecto, sólo se limitaron a recibir sendos Planes de Acción Correctivas, leerlos y, de seguido, habilitar sus operaciones. Ello así, aún frente a las reiteradas Notas elevadas por los inspectores asignados a Flybondi, quienes habían llevado adelante los procesos de inspección y habían emitido su opinión al respecto.

En el Capítulo 5 se establece el programa de vigilancia continua:

“1. [...] La vigilancia de la seguridad operacional consiste (entre otras) en asegurar que se cumplen fielmente, en relación con la seguridad, las normas y los procedimientos asociados con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil. B. La vigilancia es una tarea continua, y una responsabilidad, de todos los inspectores de la ANAC para garantizar la continuidad de un sistema seguro y regular la actividad aérea nacional e internacional mediante la supervisión permanente de las operaciones de los Explotadores y de los Titulares de la habilitación expedida a los Talleres Aeronáuticos de Reparación, en particular en relación con las responsabilidades de la DNSO, con el fin de garantizar que se mantienen los estándares de seguridad en las operaciones, y para lograr un nivel aceptable de seguridad en la aviación civil. Los programas de vigilancia proporcionan a la DNSO el método para la evaluación continua del Explotador y de las Organizaciones de Mantenimiento respecto al cumplimiento del Reglamento y de las prácticas de operación segura. C. El programa de vigilancia continua requiere que se realicen inspecciones y/o auditorías permanentes. La información generada por el programa de vigilancia permite que la DNSO actúe basándose en las deficiencias que afectan, o que tienen un efecto potencial, en la seguridad operacional [...]. D. La obligación y responsabilidad de la DNSO y de la Dirección de Aeronavegabilidad en



relación con la seguridad operacional y respecto a la certificación de las aeronaves, de los Explotadores de Servicios Aéreos y la habilitación de los Talleres Aeronáuticos de Reparación no termina con la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Explotador de Servicios Aéreos o la habilitación expedida a un Taller Aeronáutico de Reparación, sino que posteriormente a la emisión de una certificación o habilitación, debe desarrollar un programa de vigilancia continua y realizar una supervisión permanente, que garantice que el Explotador de Servicios Aéreos, u Organización de Mantenimiento, o una persona o un grupo de individuos continúen cumpliendo con las RAAC, el Reglamento de Aeronavegabilidad y todos los documentos relacionados con las certificaciones o habilitaciones. E. El mantenimiento de la validez de un Certificado de Aeronavegabilidad, de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y de la habilitación expedida a un Taller Aeronáutico de Reparación, depende de que el Explotador o el Taller Aeronáutico de Reparación mantengan los requisitos establecidos para su otorgamiento [...]. F. La DNSO a través de sus organismos, entre ellos la Dirección de Aeronavegabilidad ejerce la vigilancia permanente de las operaciones a fin de cerciorarse que se mantienen los métodos de seguridad aceptados, y los procedimientos debidos, que fomentan la seguridad de las operaciones. Con el fin de lograr este objetivo la DNSO debe seguir continuamente la marcha de las operaciones por medio de inspecciones/auditorias que permitan analizar las operaciones de los Explotadores y Organizaciones de Mantenimiento, y en caso de detectar deficiencias en la seguridad operacional, debe imponer las restricciones a las operaciones, cuando sean necesarias, y/o enmendar las especificaciones de operación y, en casos extremos puede suspender, revocar o dar por finalizado los certificados y otras aprobaciones. G. La información generada por el programa de vigilancia continuo permite a la DNSO y a la Dirección de Aeronavegabilidad evaluar deficiencias que afecten o puedan potencialmente afectar la seguridad aérea. [...] H. El sistema de vigilancia de la seguridad operacional debe tener la capacidad para detectar las deficiencias y problemas de seguridad operacional y las medidas apropiadas para su solución. La solución de las deficiencias y problemas de seguridad operacional detectados constituye un elemento crítico de todas las actividades de vigilancia de la seguridad operacional. Durante el seguimiento de una inspección/auditoria, la vigilancia continua es la única forma para asegurar que los

Explotadores u Organizaciones de Mantenimiento a los cuales se les ha detectado no conformidades, cumplan los requerimientos normativos y respondan a los hallazgos de forma satisfactoria. [...] J. Mediante los informes y reuniones de los inspectores de la DNSO, podrá determinarse la acción apropiada basándose en la evaluación de los resultados de las inspecciones. Una vez determinada la causa de la deficiencia, la DNSO a través del Departamento Explotadores Aéreos, el Departamento Aviación de Transporte o el Departamento Aviación General, según corresponda, deberán decidir sobre las acciones apropiadas, reuniones formales con el explotador y los responsables de área, establecer los plazos para completar las medidas correctivas iniciar el seguimiento para determinar la eficacia de las mismas, etc. **En estos casos deben realizarse inspecciones adicionales cuando se detecten problemas recurrentes en áreas específicas.** K. Si el titular de la habilitación, certificado o aprobación no corrige la deficiencia en el plazo dado, el Inspector de Aeronavegabilidad designado deberá comunicárselo inmediatamente al Director de Aeronavegabilidad junto con su recomendación sobre las acciones apropiadas a seguir. Si después de examinar detenidamente las circunstancias y de proceder a la coordinación y consulta necesarias con la DNSO, se llega al consenso de que es necesario suspender o revocarlas atribuciones del titular de la habilitación, certificado o aprobación, La DNSO deberá comunicárselo oficialmente a éste con el informe de las medidas que se propone tomar y las razones de las mismas Los PMI junto con los informes y las conclusiones de las reuniones realizadas con otros inspectores de la DNSO eventualmente participantes, deberán determinar el curso de acción apropiado a tomarse basado en una evaluación de los resultados de la inspección realizada.

Ninguna de estas obligaciones fueron cumplidas por la ANAC. Sus directores e interventora desoyeron reiteradamente las conclusiones de los informes emitidos por los inspectores. Ante la presentación de un PAC por parte de FB, la ANAC respondía en menos de 24 horas con la rehabilitación del TAR, haciéndoles una mera advertencia de que si no corregían los hallazgos detectados le suspenderían nuevamente el TAR satélite de Ezeiza, o bien no le renovarían la certificación como organización de mantenimiento. Sin embargo, las no conformidades persistían e incluso se detectaban nuevos hallazgos y, frente a ello, cuando una nueva suspensión era sugerida por los inspectores, FB presentaba un nuevo PAC, y nuevamente la rueda comenzaba a girar, rehabilitación provisoria, advertencia, nueva inspección, hallazgos sin solución, pedido de suspensión por parte de los inspectores, nueva suspensión, presentación inmediata de otro PAC, y otra vez la rehabilitación. Y así



siguieron operando las aeronaves transportando miles de pasajeros en condiciones de seguridad por debajo de los estándares mínimos exigidos por la OACI. Cualquier falla latente, cualquier error humano no previsible podía desencadenar un accidente. La eficiencia del transporte público indefectiblemente se maneja desde dos sistemas vinculados o interrelacionados entre sí: el sistema organizacional de la empresa explotadora del servicio y el control constante y permanente por parte de la administración. Si uno de dichos sistemas falla, la seguridad operacional se pone en riesgo; si ambos sistemas fallan, la amenaza de una catástrofe es anunciada e inminente.

El Manual establece que “Las medidas eficaces y oportunas adoptadas por la industria deberían permitir que se resuelvan efectivamente los problemas de seguridad operacional. De lo contrario, la ANAC debería tomar medidas apropiadas en materia de cumplimiento, como la imposición de limitaciones, la suspensión o revocación de certificados, licencias o aprobaciones, o la imposición de sanciones financieras. La ANAC debe tomar tales medidas en base a los riesgos en materia de seguridad operacional causados por el incumplimiento de las RAAC.

En una de sus actualizaciones, el manual también contempla la Organización para la tercerización: “a) Cuando una empresa de transporte aéreo utiliza un proveedor de mantenimiento para realizar el mantenimiento total o parcial de sus aeronaves o de sus partes componentes, la organización del proveedor de mantenimiento se convierte, de hecho, en una extensión de la organización de mantenimiento del explotador aéreo. El uso de la tercerización para completar el mantenimiento de las aeronaves pasa a ser tan importante para los programas de mantenimiento del explotador aéreo como sus propias instalaciones internas de mantenimiento. [...] 1) Cualquier organización con la que el explotador aéreo haya celebrado un acuerdo y/o un contrato para efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones que involucren a sus aeronaves y/o a sus componentes, es considerada proveedora de mantenimiento tercerizado. [...] El explotador debe asegurarse de que la organización proveedora de mantenimiento cuenta con la idoneidad y las instalaciones para efectuar el trabajo a realizar. [...] Los talleres de reparaciones deberían tener auditorías (como parte de su sistema de control de calidad) y supervisión que determine que el trabajo se realizó en

forma adecuada De conformidad con las RAAC Parte 121, Sección 121.367 y con la Parte 135, Sección 135.425, la empresa de transporte aéreo debe tener un sistema que garantice que el proveedor de mantenimiento realizará el trabajo conforme al manual del explotador y el programa de mantenimiento [...] Además, la empresa de transporte aéreo debe ser capaz de demostrar que el proveedor de mantenimiento cuenta con personal competente e instalaciones y equipos apropiados. Si demuestra que se cubren estos requerimientos, el explotador puede garantizar que la aeronave está debidamente liberada al servicio en condiciones de aeronavegabilidad de acuerdo con el programa de mantenimiento específico del explotador. El inspector debe asegurarse continuamente de que el explotador puede establecer el cumplimiento de sus propios procedimientos, ya sea a través de supervisión directa, vigilancia y/o auditorías, o bien a través de otros controles apropiados.

También prevé las **Responsabilidades del Explotador Aéreo**

Respecto de la Seguridad Pública: “[...] C. No Cumplimiento. Las siguientes son condiciones y/o situaciones que podrían indicar que un explotador aéreo es incapaz y/o no está dispuesto a cumplir sus deberes y obligaciones como son establecidos en el Código Aeronáutico y en la DNAR. (1) El incumplimiento repetitivo de los estándares mínimos y de las regulaciones es indicativo de que el Explotador Aéreo es incapaz o no está dispuesto a realizar servicios con el mayor grado de seguridad posible. Los Explotadores Aéreos deben demostrar la habilidad de cumplir con los estándares mínimos y regulaciones sin el control constante de la DNA. Cuando las circunstancias existentes indican la necesidad de un control constante en todas las operaciones de un Explotador Aéreo, éstas suministrarán razones suficientes y evidencias necesarias para suspender o revocar el certificado o para enmendar la autorización de la operación especificada en las Especificaciones de Operación. (2) El conocimiento inadecuado de los estándares mínimos, las regulaciones, o las prácticas de operación segura demostradas por el personal ejecutivo del Explotador Aéreo puede indicar una falta de interés para cumplir con las obligaciones de un Explotador Aéreo. La falta de conocimiento y/o entendimiento de los estándares mínimos y de las prácticas de seguridad exhibidas por los empleados del explotador aéreo es evidencia de que el Explotador Aéreo no está provisto del personal suficientemente entrenado y de la supervisión requerida por las regulaciones vigentes y, consecuentemente, no cumple con sus obligaciones. (3) Las regulaciones vigentes especifican que el poseedor del certificado es responsable por el control operacional y la aeronavegabilidad de su aeronave. El control y la disciplina de los empleados y agentes de



un Explotador Aéreo, son factores esenciales para cumplir con estas responsabilidades. La falta de habilidad o falta de motivación para ejercer tal operación y/o el control de calidad de la aeronavegabilidad, indica claramente que un Explotador Aéreo no puede o no está dispuesto a cumplir con su deber. (4) Un archivo adecuado de los registros mantenimiento, es un factor clave para asegurar una operación y un control de calidad de la aeronavegabilidad correcto. Este es el único método reconocido actualmente para demostrar que se ha ejercido dicho control. Un mantenimiento de registros adecuado, es también el único método conocido para que un Explotador Aéreo demuestre el cumplimiento continuo con los estándares mínimos y las regulaciones [...].

Asimismo, el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad le confiere al pasajero estándares seguros sobre los que se asientan los controles de la autoridad aeronáutica: ***“La sociedad acepta el concepto que el que ofrece sus servicios al público debe mantener un alto grado de seguridad. El Código Aeronáutico y las políticas regulatorias vigentes reconocen los deberes respecto a la seguridad de los Explotadores aéreos y consecuentemente se han promulgado regulaciones y estándares mínimos [...]. Los Inspectores de la DNA deben por lo tanto mantener una "actitud activa" con respecto a cualquier Explotador Aéreo que no cumpla o que no pueda cumplir con su deber para realizar sus servicios con el mayor grado de seguridad posible”.***

En cuanto a la decisión de *suspender, cancelar o negar la renovación del certificado*, [esta] *será tomada luego de comprobar fehacientemente que dicho titular del certificado no ha cumplido o no puede cumplir los requisitos establecidos en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), no puede mantener los mismos niveles exigidos en la certificación inicial, o en las especificaciones de operación o lista de capacidades. 2.3 También la ANAC debe suspender el certificado, las especificaciones de operación o la lista de capacidades cuando determine que la actividad que desarrolla el titular de certificado es insegura o que es muy probable que se opere de una manera insegura y constituye una amenaza inmediata a la seguridad operacional, entendiéndose por esto como cualquier acto o circunstancia, la cual, si se permite que continúe o se desarrolle, podría exponer a una persona al riesgo de heridas o muerte o, exponer a cualquier aeronave al riesgo de daño o destrucción [...]. 2.5 Los inspectores de aeronavegabilidad (IA) asignados al titular del certificado son los responsables de iniciar*

las acciones necesarias tendientes a lograr que el titular del certificado corrija todas las discrepancias observadas durante las inspecciones de vigilancia continua y de constatar que las medidas tomadas por el titular del certificado sean eficaces. Si el titular del certificado no ha tomado ninguna acción o sus medidas han sido insuficientes para subsanar las discrepancias, los IA deben informar al jefe de departamento a fin de proceder según lo establecido en los procedimientos para la suspensión, cancelación o negación de la renovación del certificado, especificaciones de operación o lista de capacidades”.

Nada de ello ocurrió, incrementando el riesgo permitido en este tipo de actividad.

En cuanto a la ***Suspensión de un certificado de aprobación***, a) *La decisión para suspender o negar un certificado y/o su lista de capacidades o sus especificaciones de operación al titular de un certificado, debe ser tomada una vez que se ha consultado con la Dirección de Asuntos Jurídicos, [...] b) Una vez que los documentos de certificación o sus autorizaciones son suspendidos o cancelados, el personal del departamento a cargo de la vigilancia de la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) será informado para que el titular del certificado sea vigilado, a fin de asegurar que éste no continúe ejerciendo sus habilitaciones y limitaciones previas, en violación de la suspensión.*

Respecto de las responsabilidades y funciones del inspector de aeronavegabilidad, establece: “El inspector de aeronavegabilidad, en el ejercicio de sus funciones de vigilancia y fiscalización de la seguridad operacional, realiza actividades de análisis, evaluación, inspección, auditoria, inspecciones de valoración y análisis, conforme a las leyes y los reglamentos vigentes. La finalidad de estas actividades es la de verificar el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y el cumplimiento de los objetivos y metas de seguridad establecidos por la ANAC. 2.3 Requisitos de la ANAC: La política de la ANAC establece que el inspector de aeronavegabilidad mantenga un nivel profesional que promueva la eficiencia del Organismo y se ajuste a sus estándares de conducta; y que cumpla con lo establecido en la Ley N° 25.188, 1999 -Ética en el ejercicio de la función pública- y en el Decreto 41/99 -Código de Ética de la Función Pública-.

La actitud del inspector de aeronavegabilidad en el cumplimiento de sus obligaciones se debe enmarcar en los siguientes aspectos:

a) *Valorar la responsabilidad de su acción en cuanto a sus funciones y consecuencias en la seguridad operacional;*

b) *Compromiso en conseguir resultados a partir de los objetivos trazados por la ANAC en relación a sus funciones;*

c) *Promover la participación de los diversos actores en el que hacer de la seguridad operacional;*

d) *Mantener un alto compromiso ético; y*

e) *Ser proactivo en cuanto a adquirir conocimientos de manera continua que contribuyan al mejoramiento de su desempeño.*

Estas funciones fueron observadas en las innumerables notas elevadas por los Inspectores Masciarelli, Payero y Perticarari, quienes actuaron con el compromiso exigido para la función y el debido cuidado del servicio para el cual fueron designados.

La última actualización del Manual establece: “2.8. Con la introducción de las normas relativas a la gestión de la seguridad operacional en el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se insta a los Estados a que, de manera proactiva, identifiquen y mitiguen sus riesgos de seguridad operacional, antes que resulten en accidentes e incidentes de aviación. La efectividad de las actividades de la gestión de la seguridad operacional se fortalece cuando éstas son implementadas de una manera formal e institucionalizada a través del programa estatal de seguridad operacional y de la gestión de la seguridad operacional. El programa estatal de seguridad operacional y la gestión de la seguridad operacional sistemáticamente abordan los riesgos de seguridad operacional, mejoran el rendimiento de seguridad operacional de cada organización de mantenimiento aprobada y de cada explotador de servicios aéreos y, colectivamente, mejoran el rendimiento de la seguridad operacional de los Estados. En este entorno del programa estatal de seguridad operacional y la gestión de la seguridad operacional, la vigilancia basada en riesgos juega un papel importante en la identificación de los peligros potenciales y la gestión de los riesgos de la seguridad operacional. 2.9. La ANAC tiene la posibilidad de ejercer la vigilancia basada en riesgos respecto a los trabajos que realiza un taller aeronáutico de reparación en base a sus habilitaciones, y un titular de un CESA en base a sus autorizaciones, a fin de garantizar que se implementen prácticas de seguridad operacional aceptables y procedimientos adecuados para el fomento de la seguridad operacional de las actividades de mantenimiento y de las operaciones aéreas. Para

alcanzar este objetivo, la Dirección de Aeronavegabilidad, por medio de su personal de inspección, es responsable por la supervisión permanente de la gestión de la seguridad operacional que lleva a cabo cada proveedor de servicios en su área de competencia. Dicha supervisión, en algunos casos, puede generar la revisión de las especificaciones de operación o la suspensión de las especificaciones de operación y autorizaciones otorgadas y, en un caso extremo, puede generar la revocación del certificado, según corresponda”.

Por último, corresponde mencionar que la reciente Resolución 30/2025 ha introducido varios cambios significativos en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, los cuales buscan alinearse más estrechamente con las normativas de la RAAC (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil)⁸.

Por su parte, el Reglamento de Infracciones Aeronáuticas establece en su Artículo 13.- Medidas Precautorias o Preventivas. Las sanciones serán aplicadas, sin perjuicio de las medidas precautorias o preventivas que adopte el órgano competente de la Autoridad de Aplicación, o el órgano competente para expedir autorizaciones para la explotación de servicios aerocomerciales en el caso de suspensión de concesiones o autorizaciones para la explotación de servicios aerocomerciales, cuando surja “prima facie” la responsabilidad del presunto infractor y la posibilidad de riesgos para las personas o cosas, o la vulneración de la seguridad operacional.

Los funcionarios de ANAC han omitido considerar dicho reglamento en procura de salvaguardar la seguridad de los pasajeros de Flybondi.

⁸ Entre las modificaciones más relevantes, se destacan la inclusión de nuevos procedimientos y la modernización de los existentes a una mejora integral en el proceso de inspección de aeronaves. Estos nuevos procedimientos están diseñados para garantizar que los inspectores puedan identificar de manera más efectiva cualquier irregularidad que pudiera comprometer la seguridad aérea. Además, se ha priorizado la capacitación continua de los inspectores, asegurando que cuenten con las herramientas y conocimientos necesarios para realizar evaluaciones precisas. También se han establecido mecanismos más claros y efectivos para la comunicación de hallazgos durante las inspecciones. Estos mecanismos incluyen formatos estandarizados para la presentación de informes, lo que garantiza una mayor transparencia y un seguimiento más eficaz de los resultados. La implementación de estos cambios tiene como objetivo final aumentar la seguridad y la eficacia de las inspecciones aeronáuticas, contribuyendo así a un entorno más seguro en la aviación civil en Argentina. La actualización del Manual del Inspector de Aeronavegabilidad por parte de la ANAC, a través de la Resolución 30/2025, tuvo como objetivo alinear las operaciones de certificación y supervisión de aeronaves en Argentina con las normativas internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) no solo para mejorar la calidad del servicio aéreo, sino también para garantizar que las aeronaves que operan en el país cumplan con los estándares globales de seguridad y eficiencia.



El control estricto, constante y consiente sobre los operadores aéreos es un objetivo primordial en la creación de la Administración Nacional de la Aviación Civil. Entre sus funciones y facultades establecidas en el Decreto 1770/2007 de fecha 29 de noviembre de 2007, se encuentran las de *“realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, Convenios y Acuerdos Internacionales, Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales. Ejercer la fiscalización y control los servicios de navegación aérea, las habilitaciones y licencias conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos; elaborar y aprobar la planificación a corto, mediano y largo plazo de la Aviación Civil en materia de servicios aeroportuarios y de seguridad aérea, de servicios de seguridad y fomento a la aviación, de regulación aeronáutica, de controles, certificaciones y fiscalizaciones que establezca la normativa vigente; disponer la habilitación, fiscalización y registro de licencias y certificaciones del personal de servicios aeronáuticos, de material aeronáutico, de aeronaves, aeroclubes e instituciones aerodeportivas, operaciones de aeronaves, de aeródromos e infraestructura aeronáutica; la gestión y desarrollo de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea; la prevención e investigación de accidentes de aviación civil y el fortalecimiento de las relaciones internacionales con organismos y entidades rectoras en la materia”*.

En orden a lo expuesto, debe señalarse que el transporte aéreo de pasajeros implica un riesgo socialmente tolerado. Es decir, es una actividad riesgosa pero permitida mientras se sostengan e incluso se sobrecumplan los estándares mínimos de seguridad. Sin embargo, con sus conductas, los imputados realizaron diferentes aportes que permitieron superar holgadamente ese riesgo admitido, desatendiendo aquellas circunstancias que, claramente, eran en detrimento de la seguridad del servicio, haciendo caso omiso a acontecimientos que alentaban sobre la probabilidad de la puesta en peligro del bien jurídico tutelado, la seguridad pública.

De tal modo, que podemos establecer la creación de un riesgo prohibido, el cual consistió, básicamente, en un servicio de transporte público de

pasajeros en absolutas condiciones de inseguridad, violando aquella normativa y prácticas que tienen como fin proteger la seguridad en el transporte de personas.

Por último, frente a las conductas de los funcionarios públicos a cargo del control, cuidado y resguardo de la seguridad en la aviación civil nacional, no puede dejar de textualizarse lo dispuesto por el propio Decreto de intervención del organismo⁹, en cuyos considerandos enuncia : *“Que durante el año 2022 tuvo lugar la **AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**, efectuada por la **ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)** sobre el sistema aeronáutico de nuestro país, que evaluó el nivel de cumplimiento efectivo de la **REPÚBLICA ARGENTINA** de las normas y procedimientos establecidos por dicho organismo. Que, como resultado de esa evaluación, la ANAC, como autoridad aeronáutica, ha alcanzado un nivel de cumplimiento del **SESENTA COMA CUARENTA Y SIETE POR CIENTO (60,47 %)**, resultado que se encuentra por debajo del promedio mundial. Que de las **OCHO (8)** áreas evaluadas, "Organización de la Aviación Civil" arrojó un nivel de cumplimiento del **CUARENTA Y UNO COMA SESENTA Y SIETE POR CIENTO (41.67 %)**, mientras que en "Operaciones", asociada al cumplimiento de los estándares internacionales en relación con el control, fiscalización y seguimiento de las operaciones de las aeronaves, el nivel de cumplimiento fue del **TREINTA Y SIETE COMA VEINTINUEVE POR CIENTO (37,29 %)**. Que, por otro lado, en abril de 2024 la **ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN**, autoridad aeronáutica de los **ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**, realizó una inspección al sistema aeronáutico argentino, detectando novedades que podrían afectar la continuidad de la categoría que ese organismo otorga a nuestro país. Que transcurridos **DIECISIETE (17)** años de la creación de la **ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**, que produjo el reordenamiento institucional del sistema de aviación civil, **continúan evidenciándose relevantes disfuncionalidades que afectan la integralidad del sistema, generan potenciales riesgos para la seguridad operacional y la navegación aérea y perjudican seriamente la reputación de la REPÚBLICA ARGENTINA en el orden internacional.** Que en ese contexto se advierte la necesidad de fortalecer la autoridad aeronáutica en orden a restituir los criterios de eficacia y eficiencia necesarios para el logro de los objetivos estratégicos en materia de transporte aéreo y la concreción del nuevo*

⁹ DECRETO NACIONAL 606/2024, del 11 de Julio de 2024, Boletín Oficial, 12 de Julio de 2024.

ordenamiento general del sistema, evitando distorsiones que afecten el sistema aeronáutico. Que, por su parte, resulta necesario dotar de seguridad jurídica a las regulaciones técnicas aeronáuticas con carácter sistémico, integrando nuestro país a la región conforme los compromisos preexistentes. Que, en este sentido, se entiende pertinente observar las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR). Que, en virtud de lo expuesto, resulta adecuado la adopción de medidas urgentes y adecuaciones orgánicas, de personal y presupuestarias, que permitan desarrollar ese proceso sin comprometer el cumplimiento de la misión institucional dispuesta por la norma de creación del mentado organismo”.

Estos potenciales riesgos de la seguridad operacional mencionados por la autoridad nacional son los que cada uno de los operadores en materia de seguridad aérea debe identificar, analizar y trabajar para reducir el peligro a su mínima expresión.

Frente a decisiones como las adoptadas por el órgano de control respecto de FB Líneas Aéreas, los potenciales riesgos para la seguridad operacional y la navegación aérea se observan seriamente aumentados.

VIII. Dando por concluida la presente Investigación Preliminar Nro.67/2025:

1) Presento formal denuncia en los términos del art. 174 y concordantes del ordenamiento procesal vigente en orden a los delitos previstos y reprimidos por los arts. 190 y 248 del Código Penal;

2) Remito la presente a la Sala de Sorteos de la Excma. Cámara del fuero a efectos que se desinsacule el Juzgado que deberá intervenir en la pesquisa propiciada;

3) Una vez elevada la presente, líbrese oficio al Fiscal General a cargo de la Fiscalía ante la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de esta ciudad, anticiéndolo de lo resuelto en la presente.

Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 2