



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Compañías aéreas de bajo costo: estudio del modelo y su viabilidad en el mercado Argentino

Ivani, Jésica Valeria

2015

Cita APA: Ivani, J. (2015). Compañías aéreas de bajo costo: estudio del modelo y su viabilidad en el mercado Argentino.

Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires.

Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Posgrado

Este documento forma parte de la colección de tesis de posgrado de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



Maestría en Administración (MBA)

Tesis

Compañías aéreas de bajo costo.

Estudio del modelo y su viabilidad en el mercado Argentino.

Maestrando: Lic. Jéssica Valeria Ivani.
Tutor: Dr. Jorge Enrique Stern.

Cláusula de compromiso

“Los conceptos, datos y opiniones vertidas, son de exclusiva responsabilidad del autor y no refleja necesariamente la opinión de tutores, y otras autoridades involucradas, deslindando la institución de toda responsabilidad derivada de la exactitud de la información aquí contenida. Queda prohibida la reproducción total o parcial del artículo sin autorización del autor.”

Jesica Valeria Ivani.
Lic. En Turismo.

Índice

1. Introducción y Antecedentes.....	Pag. 04
2. Justificación.	Pag. 08
3. Planteo del problema.	Pag. 09
4. Hipotesis.	Pag. 10
5. Objetivos generales y específicos.....	Pag.10
6. Metodología para la elaboración de la Tesis.	Pag.11
7. Marco teórico.....	Pag.12
8. Análisis del modelo y su viabilidad en el mercado Argentino.....	Pag.30
8.1. Primera etapa: estudio del modelo de compañía aérea y antecedentes	Pag.30
8.1.1. Inicios: los comienzos de las compañías aéreas de bajo costo.....	Pag.30
8.1.2. Modelo: principales características.....	Pag.33
8.1.3. Compañías aéreas de bajo costo en Latinoamérica.....	Pag.39
8.1.4. Casos de éxito en Estados Unidos, Europa y Asia.....	Pag.44
8.2.Segunda etapa: estudio de la viabilidad del modelo en Argentina.....	Pag.61
8.2.1. Encuestas: resultados, cuadros y análisis.....	Pag.61
8.2.2. Entrevistas.....	Pag.66
8.2.3.Estudio de las leyes aeronáuticas en Argentina.....	Pag.70
9. Conclusiones	Pag.73
10. Recomendaciones	Pag.76
11. Bibliografía	Pag.78
12. Anexos	Pag.80
13. Tutor.	Pag.140

1. Introducción y antecedentes.

En los últimos 15 años las compañías aéreas de bajo costo (Low Cost) han crecido en gran manera en los países de Europa, Asia y Estados Unidos. El avión en estos países hoy en día es visto como un medio de transporte masivo y no como un medio de transporte elitista. Este modelo de bajo costo a grandes rasgos se basa en la simplicidad, la agilidad, el mínimo servicio brindado posible a los pasajeros y fundamentalmente en costos muy reducidos que permiten cobrar un pasaje aéreo al menor precio posible.

La principal razón de ser de una compañía aérea de bajo costo es que todas las personas puedan viajar de manera segura y rápida a un costo hasta un 50% menor que una compañía aérea tradicional. Estas compañías suponen de alguna manera una posible amenaza a las aerolíneas tradicionales y a otros medios de transporte como el bus y los trenes de larga distancia. Los precios de los pasajes de las compañías de bajo costo no pueden competir con las compañías aéreas tradicionales por el costo operativo tan alto de estas últimas. Con el Bus y los trenes si bien en precio puede llegar a ser similar, la principal ventaja de estas compañías aéreas es el tiempo de viaje en el cual el pasajero llega a destino. Tanto el costo del pasaje como el tiempo invertido en el viaje son las principales características competitivas de este nuevo modelo de compañía aérea.

Es por esta razón que el tema de la presente tesis será estudiar este modelo que hoy en día está en pleno auge y ver la viabilidad del desarrollo de este tipo de compañía en un mercado como es el de Argentina. Dentro del estudio de las compañías de bajo costo se enfocará en las 3 más relevantes: JetBlue (Estados Unidos), EasyJet (Inglaterra) y AirAsia (Malasia). Una vez relevado el modelo de compañía de bajo costo, se analizará la viabilidad de este modelo de compañía en el mercado Argentino, para ello se relevará información local a través del estudio de las legislaciones y un estudio de campo (encuestas y entrevistas) que pretende analizar el comportamiento del pasajero que elige el avión como medio de transporte.

Para introducir el estudio de las compañías aéreas de bajo costo, primero es necesario conocer las principales características actuales del sector de transporte aéreo, para entender en mayor grado de profundidad el motivo de la aparición de las compañías aéreas de bajo costo en Europa, Asia y Norte America.

El sector del transporte aéreo tradicional se encuentra en la siguiente situación:

- Implementación de precios decrecientes con el tiempo, como consecuencia de la lucha competitiva que se desarrolla entre compañías aéreas.
- Lucha por lograr mayores niveles de participación (Market Share) dentro del mercado de las compañías aéreas.

- Enormes gastos de distribución a través de las agencias, ya que en la actualidad todavía conservan la estructura de niveles de comisiones y gastos.
- Costos de explotación que año a año son crecientes. Esta situación llevó a muchas compañías de transporte aéreo a adoptar políticas de gastos extremadamente austeras.

Frente a este nuevo contexto es que tiene aparición el modelo de compañía aérea de bajo costo que pretende cambiar esta situación. Este modelo pretende ofrecer servicios aéreos similares a los ofrecidos hasta ese momento por las Compañías aéreas tradicionales a un costo aceptable para los pasajeros y asumible para la compañía. Es decir, si las nuevas compañías aéreas fuesen capaces de equilibrar costos reducidos con servicios similares a los ya existentes en el resto de compañías aéreas tradicionales, habría mercado potencial dispuesto a utilizar este nuevo servicio de transporte aéreo.

Para lograr el equilibrio entre los costos de explotación y los servicios ofrecidos, y captar un gran número de pasajeros de las compañías aéreas tradicionales y de otros medios de transporte como trenes y buses, las compañías aéreas de bajo costo ofrecen tarifas muy económicas en todos sus vuelos.

Este compromiso de tarifas tan económicas puede alcanzarse siempre y cuando las compañías aéreas de bajo costo mantengan sus costos lo más ajustados posibles mediante la eliminación de gastos extras.

Este modelo de compañía se basa en la reducción de gastos que se realiza mediante la aplicación de varias decisiones, entre las que destacan especialmente las siguientes:

- Uso de Internet para la venta de los pasajes aéreos. De este modo se pretende reducir los costos de distribución (Oficinas de venta directa y agencias de viajes u otros intermediarios). El hecho de vender los asientos de los diferentes vuelos en Internet y, en menor medida, en los mostradores de los aeropuertos, significa que no existen intermediarios, que añaden un costo en forma de tasa de comisión, y que estas compañías consideran innecesario.
- Maximización del uso de los activos. Esta decisión hace referencia al hecho de que, el elevado precio de los aviones actuales hace necesario maximizar el uso de cada avión, para reducir el costo unitario de cada pasaje vendido.
- No se emiten tickets o billetes ni físicos ni electrónicos (ahorro en sistemas de GDS - Sistema de Distribución Global - que utilizan las compañías aéreas tradicionales). Los pasajeros reciben un número de localizador en vez de un billete o ticket, además de una carta o un e-mail confirmando los

detalles de su vuelo. Esto disminuye considerablemente tanto los costos de emisión como los costos de distribución.

- Eliminación de la comida gratuita. De este modo, las compañías de bajo costo eliminan el servicio de catering gratuito a bordo de los aviones, y ponen a disposición de los pasajeros un menú de almuerzos, cenas y meriendas a precios razonables. Estas compañías aéreas consideran que la mayoría de los pasajeros suele rechazar el tipo de comida que se sirve en el resto de compañías tradicionales.
- Uso de aeropuertos no convencionales, que resultan ser más pequeños y más baratos que los grandes aeropuertos. Estos aeropuertos cuentan con una ventaja que es el hecho de que están menos congestionados, lo que permite, entre otras cosas, reducir significativamente los tiempos de escala del avión. Reduciendo los tiempos de escala, las compañías aéreas de bajo costo pueden realizar un mayor número de vuelos, especialmente en aquellas rutas con mayor demanda, maximizando así el uso de los aviones, que, resulta especialmente importante.
- Utilización de un número reducido de modelos de avión. Para las compañías aéreas de bajo costo este hecho maximiza la eficiencia en la selección de personal y en su formación (ya sean ingenieros, pilotos, personal de vuelo, personal de mantenimiento, etc.) y en el stock de repuestos para dichos aviones.
- Las compañías aéreas de bajo costo tampoco realizan publicidad impresa en medios masivos costosos. En cambio, producen y realizan publicidad a través de medios electrónicos e internet que permite mantener la información actualizada regularmente.

La aplicación de todas estas políticas que son la base del modelo, permiten a las compañías aéreas de bajo costo recortar en aquellos gastos considerados innecesarios y así mantener sus tarifas en valores muy bajos. Estas tarifas tan económicas son las que provocan que muchos viajeros utilicen este tipo de compañías aéreas para realizar sus viajes, y es precisamente el elevado número de usuarios lo que explica que estas compañías hayan cumplido con sus objetivos económicos y hayan resultado ser rentables.

Existen numerosos casos en los que la aparición de una compañía aérea de bajo costo en una ruta operada hasta ese momento por otros medio de transporte o por compañías aéreas tradicionales, ha provocado un importante descenso en el número de usuarios de esos medios de transporte.

Las compañías aéreas de bajo costo en Europa, Asia y Norteamérica han captado tráfico de otros medios de transporte pero al mismo tiempo han generado un

nuevo tráfico, lo que demuestra la gran repercusión de las aerolíneas de bajo costo.

A pesar de la creciente importancia que éste tipo de aerolíneas han ganado en la aviación mundial, en América Latina no hay mucha participación de las compañías de bajo costo. Hoy solo existe este modelo en Brasil y México (compañías aéreas como GOL y VivaAerobus respectivamente) y más recientemente en Colombia (compañía aérea Viva Colombia). En países con mercados aéreos domésticos medianos, como Argentina, Chile, Perú, Ecuador y Venezuela, no cuentan con ninguna operación de aerolíneas de bajo costo, a Argentina llega desde Brasil la compañía aérea Gol con pocas frecuencias a las ciudades más importantes de Brasil y Argentina (San Pablo, Rio de Janeiro y Buenos Aires).

Sin embargo, la región ofrece condiciones muy atractivas para las aerolíneas de bajo costo que se analizarán en el presente trabajo y se estudiará la viabilidad del modelo antes expuesto para el mercado Argentino.

2. Justificación.

El estudio del modelo de compañías de bajo costo fue elegido para el presente trabajo de tesis ya que el mismo representa en la actualidad una nueva manera de desarrollar la industria aérea basándose en lo que la mayoría de los clientes están buscando, precios bajos, buen servicio y llegar al destino en el menor tiempo posible.

Este modelo busca el equilibrio entre los costos de explotación y los servicios ofrecidos, y de qué manera poder captar el mayor número de pasajeros de las compañías aéreas tradicionales y de otros medios de transporte (buses de larga distancia y trenes).

El desarrollo de las compañías aéreas de bajo costo en los países de Europa, Estados Unidos y más recientemente en Asia fue posible por el avanzado desarrollo de internet en los últimos 50 años, ya que este modelo se apoya en este canal no solo para la venta sino también para la posventa, logrando así la reducción de costo de distribución y fidelización de sus clientes. Este nuevo concepto de trabajo de estas compañías aéreas de bajo costo, se centra en no tener intermediarios, en poder vender a sus pasajeros los pasajes aéreos directamente por internet o en el mismo aeropuerto, rompiendo así un paradigma de las compañías aéreas tradicionales que hasta hace 20 años su principal canal de venta eran las agencias de viajes. De esta manera las compañías aéreas de bajo costo tienen un ahorro en las tasa de comisión que las compañías tradicionales siguen manteniendo.

El presente trabajo, sobre el estudio de este modelo de compañía aérea y su viabilidad en el mercado Argentino, se realizará en base a lo aprendido en las materias cursadas en la maestría en Administración de la Universidad de Buenos Aires y en la carrera de grado, Licenciatura en Turismo, cursada en la Universidad Nacional de la Plata, Facultad de Ciencias Económicas.

El tema fue elegido por su importancia en la actualidad, y porque formara parte del trabajo final de tesis que se realizará para la obtención del título de Magíster de la Universidad de Buenos Aires, en Administración.

3. Planteo del problema.

Las políticas mundiales de liberalización del transporte aéreo han dado lugar a la aparición de nuevos modelos de compañías aéreas y nuevos servicios. Como consecuencia de estas políticas, la industria aérea se encuentra inmersa en una batalla de competitividad, lo que ha provocado el inicio de una guerra de tarifas desde hace unos 20 años.

En esta situación de cambio de la industria y de inicio de una nueva forma de entender el transporte aéreo surgen las compañías aéreas de bajo costo. La política de precios tan económicos llevada a cabo por estas compañías aéreas ha resultado ser muy eficiente, ya que les ha permitido cumplir con su objetivo de captar un gran número de pasajeros, tanto de las compañías aéreas tradicionales como de otros modos de transporte.

El mercado latinoamericano ofrece condiciones macroeconómicas muy favorables para que aerolíneas de bajo costo se establezcan en la región. Condiciones como mayores ingresos, una clase media en aumento, más personas viajando en avión, mayores flujos de comercio interregional, los buenos resultados de las compañías aéreas tradicionales ya establecidas en el mercado, entre otras, son condiciones que pueden potenciar el crecimiento o la creación de aerolíneas de bajo costo en Latino América y particularmente en Argentina.

En la presente tesis se intentará responder a las siguientes inquietudes:

- ¿Cuáles son las principales ventajas competitivas del modelo de compañía aérea de bajo costo?
- ¿Cuáles son las compañías aéreas de bajo costo más importantes en Europa, Asia y Norteamérica?
- ¿Este modelo de bajo costo podrá ser viable en un mercado como el de Argentina?
- ¿Cuál es la opinión de los pasajeros Argentinos que utilizan hoy compañías aéreas tradicionales y otros medios de transporte (Buses y trenes) sobre este nuevo modelo de compañía? ¿Estos mismos pasajeros utilizarían los servicios aéreos prestados por estas compañías aéreas de bajo costo?
- ¿Qué consideraciones operativas, de infraestructura y legales hay que tener en cuenta para que un modelo de compañía de bajo costo sea exitoso en Argentina?

4. Hipótesis

En base a los estudios realizados en materia de compañía aérea de bajo costo, y el estudio de la viabilidad de implementación del modelo en Argentina, el presente trabajo pretende comprobar que dicho modelo es viable en Argentina en la medida en que se operen cambios en el mercado y en las regulaciones aéreas tal como ocurre en otros países del mundo.

5. Objetivo general y específicos.

Objetivo general.

Estudiar el modelo de compañía área de bajo costo que hoy se encuentra en pleno auge en países de Europa, Asia y Norteamérica. Estudiar las ventajas competitivas de este modelo frente a las tradicionales y evaluar su viabilidad en el mercado Argentino.

Objetivos específicos.

- Estudiar los comienzos y la reciente historia de las compañías aéreas de bajo costo.
- Estudiar el modelo de estas compañías de bajo costo, desde el servicio, la venta, sus costos, la infraestructura, la flota, los aeropuertos, etc.
- Analizar los casos de éxito más relevantes como son JetBlue, Ryanair y AirAsia.
- Analizar la viabilidad operacional de un modelo de compañía aérea de bajo costo en el mercado Argentino.
- Estudio de campo a través de encuestas a pasajeros que realicen viajes de larga distancia en cualquier medio de transporte. Se elegirá una población de sexo indistintos entre 18 y 60 años con el objetivo de investigar si este nuevo modelo de compañía aérea podría ser elegido por los pasajeros que actualmente utilizan otro medio de transporte.
- Estudio de campo a través de entrevistas a líderes en la industria aeronáutica.
- Estudiar el marco regulatorio en materia de aviación de la Argentina para estudiar la factibilidad de implementación de este nuevo modelo de compañía aérea.

- Demostrar que los conocimientos adquiridos en la Maestría en Administración habilitan a sus graduados para el tratamiento del tema de esta tesis como trabajo final para la obtención del título de Magíster en Administración de la Universidad de Buenos Aires, en Administración.

6. Metodología de elaboración

La metodología a emplear se resume de la siguiente manera:

1. La primera etapa consistirá en una investigación descriptiva, a partir de la recolección de información bibliográfica.
2. Se utilizarán medios de recolección de datos primarios:
 - Encuesta a personas de 18 a 60 años de sexo indistinto que podrían ser potenciales consumidores de este tipo de compañía aérea de bajo costo.
 - Entrevistas a referentes especializados en la industria aérea.
3. Se utilizarán medios de recolección de datos secundarios:
 - a. Libros y revistas de la Industria Aérea.
 - b. Artículos presentados en jornadas específicas de la industria.
 - c. Páginas y artículos en Internet.

Por otra parte, durante el proceso de elaboración de tesis se realizarán consultas al tutor y estará sujeta a revisiones periódicas. Asimismo la participación de Taller de Tesis coordinado por las autoridades de la Maestría, servirá como espacio de consulta permanente.

7. Marco Teórico.

El marco teórico se integra con:

- Análisis bibliográfico.
- Fuentes primarias: investigación exploratoria cuantitativa y cualitativa a realizar.
- Consultas a fuentes secundarias de información.
- Asistencia a los talleres de tesis y bibliografía relacionada a la elaboración de la misma.

A. Bases para la confección de la tesis:

Según la Autora Luisa Mayoral, describiremos que es una tesis.

“una tesis es un trabajo de investigación de carácter teórico-práctico, que proporciona al alumno la oportunidad de profundizar y hacer aportes originales en una problemática concreta, en un área y tema de interés personal y general, contando para ello con asesoramiento profesional específico”.¹

La autora destaca que la tesis debe producir conocimiento original, realizar una síntesis creativa y plantear nuevas cuestiones que puedan ser abordadas en futuras investigaciones.

En su Libro L. Mayoral expone que una tesis debe cumplir con ciertos requisitos que se detallan:

Los actores que se verán involucrados en la tesis:

- El tesista: quien es el protagonista, el guionista y director de su tesis.
- El orientador o tutor: es quien contiene, canaliza y encauza al tesista.
- El jurado: es el tribunal, quienes verificarán que la tesis cumple con los requisitos.
- La institución universitaria: es quien provee el marco y articula lo ya expuesto para poder concluir con la tesis.

Todo tesista debe tener tres recursos críticos: razón, pasión y tiempo para poder hacer un buen trabajo.

Se comienza con un plan de tesis que es un instrumento para anticipar los pasos, los problemas y las vías de solución que se van a transitar durante el proceso de elaboración de la tesis. En esta etapa ya hay que responder a las preguntas: ¿Qué?, ¿Por qué?, ¿Cómo?, ¿Dónde?, ¿Cuándo?, ¿Cuántos?, ¿Para qué?

¹ Mayoral, Luisa. Metodología del Trabajo de Tesis. 2da. Edición, editorial CEAE, Centro de Estudios en Administración y Economía, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil. 2002 y actualizaciones recientes. p 24

El planteo del problema y de los objetivos. “Desde el principio debe procurarse clarificar, nítida y fundadamente, cual es la temática general y dentro de esta, el problema, los objetivos y desde que sujetos y objetos se realizará el abordaje”.²

Para muchos tesisistas el problema más recurrente en el cual se cae es en la vaguedad y la amplitud del tema, el cual se deberá delimitar.

El Marco teórico pretende situar el tema y sistematizar las herramientas teóricas para el abordaje posterior de la tesis. Este debe ser profundo, específico y pertinente.

“se denomina marco teórico al cuerpo de conocimientos que enmarcan el problema, dan sentido a la investigación y establecen el llamado estado del arte o paradigma vigente en la materia”.³

En cuanto al enfoque metodológico, la autora plantea, que el mismo implica la definición del tipo de investigación que se realizará, las técnicas básicas que se utilizarán, si será teórica o empírica, etc.

Se debe plantear un cronograma de trabajo, este sirve para hacer una previsión de la secuencia de duración de las diferentes fases del estudio de la tesis. Es importante asignar a cada fase un tiempo adecuado para lograr una armonía integral del proceso.

Se debe clarificar los resultados esperados. En que concluirá la tesis y debe estar en correlación con lo planteado en los objetivos.

La Bibliografía. Son los textos centrales para la confección de la tesis.

B. Dentro de los conceptos aprendidos en la maestría, hare especial foco en aquellos donde encuentro una directa relación con el tema de la tesis. Los principales conceptos que utilizaré en el marco teórico son:

- *Globalización*, ya que permitió que este nuevo modelo de compañía aérea tuviera gran difusión y un rápido crecimiento en países primero de Europa y Norteamérica y luego Asia.
- *Competitividad*, que es el principal fuerte de este modelo para hacer frente a las compañías aéreas tradicionales y otros medios de transporte terrestres.

² Mayoral, Luisa. Metodología del Trabajo de Tesis. 2da. Edición, editorial CEAE, Centro de Estudios en Administración y Economía, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil. 2002 y actualizaciones recientes. p 30

³ Mayoral, Luisa. Metodología del Trabajo de Tesis. 2da. Edición, editorial CEAE, Centro de Estudios en Administración y Economía, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil. 2002 y actualizaciones recientes. p 31

- *Rentabilidad*, es la base para que este modelo de compañía aérea sea tan exitosa en el mercado.
- *Costos*, junto con la rentabilidad es el elemento más importante de este modelo, estas compañías se basan en un modelo de “bajos costos” para ser rentables y así competitivas en el mercado.
- *Marketing de servicios*, puntualmente el marketing directo y digital ya que es el utilizado por este tipo de compañía aérea a la hora de hacer publicidad y en menor medida el marketing masivo que es utilizado como publicidad de otras compañías dentro del avión.
- *Recursos Humanos*, como toda empresa de servicios este recurso es uno de los más valioso que tiene la compañía, ya que son la cara y contacto directo con el cliente.

Para comprender como impacta *La Globalización* en el presente trabajo se busco estudiar diferentes autores y puntos de vista sobre el tema.

En los últimos años ha cobrado mucha fuerza la globalización como un concepto utilizado para explicar la realidad mundial y para graficar el camino a seguir.

“La Globalización se puede definir en forma genérica como el crecimiento de a actividad económica a través de las fronteras”⁴

Para Alfredo Guerra-Borges, existe una correspondencia entre los acontecimientos de la economía mundial y la rápida evolución que se viene dando en los sistemas políticos y sociales, en las percepciones que los ciudadanos tienen de estos y en la cultura. Si bien el autor admite que en lo esencial, la globalización, es un proceso económico, para que se consoliden los cambios en la economía mundial se necesita de cambios en el entorno político y social.

El Fondo monetario Internacional (FMI) define la globalización como “la interdependencia económica creciente en el conjunto de los países del mundo, provocada por el aumento del volumen y de la variedad de las transacciones fronterizas de bienes y servicios, así como de los flujos internaciones de capitales, al mismo tiempo que por la difusión acelerada y generalizada de la tecnología.”⁵ Claramente el FMI asocia a la Globalización a la interacción entre el comercio, los flujos de capitales y la tecnología.

Otra definicion de globalización es la que expone Ianni “La globalizacion del mundo expresa un nuevo cicli de expansion del capitalism como modo de produccion y proceso civilizatorio de alcance mundial”⁶

En el libro “Globalización” de Wayne Ellwood, se describe la misma como: “Globalización es un término nuevo que describe un proceso antiguo: la

⁴ Guerra-Borges, Alfredo. Globalización e Integración Latinoamericana. Siglo XXI editores, 2002.

⁵ Fondo Monetario Internacional (FMI). Las perspectivas de la economía mundial. Washington 1997.

⁶ Ianni, Octavio. La era del globalismo. Siglo XXI editores. 1999, p 11

integración de a economía mundial que comenzó seriamente hace cinco siglos, con el inicio de la época colonial europea. No obstante, el proceso se ha visto acelerado por la explosión de la tecnología informática, por la eliminación de obstáculos a la circulación de mercancías y de capital, y por la expansión del poder económico y político de las empresas multinacionales”.⁷

Para Jurgén Schuldt el concepto de Globalización tiene varias falencias⁸:

- La Globalización es un fenómeno reciente: para el autor, dada la complejidad del fenómeno, resulta imposible determinar una fecha aproximada para determinar su inicio, porque se trata de un proceso multifacético que se ha ido incubando a lo largo de varios años y décadas.
- La globalización es una nueva “etapa” del desarrollo capitalista: pocos autores conciben la globalización como un proceso cíclico, la gran mayoría lo ve como una nueva era del capitalismo.
- Los principales recursos de la globalización son la información y el conocimiento: para el autor el conocimiento siempre fue esencial para el desarrollo mundial; lo que ha cambiado es su contenido y la velocidad a la que se difunde y adopta. Es el tipo de conocimiento relevante el que interesa, más que el conocimiento en general.
- Los agentes dominantes de la globalización son las empresas transnacionales: la globalización es motivada por las acciones de actores económicos individuales – compañías, bancos, personas – en busca de beneficios y estimulados por las presiones de la competencia. Los conglomerados empresariales funcionan de manera distinta hoy, pero siempre han existido y dominado el mundo a través de variados mecanismos.
- La globalización se procesa a través de la apertura externa y la liberación de todos los mercados en todas las naciones: este mito es fácilmente identificable en las políticas económicas actuales, en especial en las que adoptan los países altamente industrializados, quienes mientras obligan a los gobiernos “subdesarrollados” a abrir y liberalizar sus economías, ellos adoptan cada vez más medidas para proteger su mercado interno y para evitar que las tasas de desempleo aumenten aun mas. En estos países es común la práctica de subsidios a la agricultura, el dumping, el neoproteccionismo a través de aranceles entre otros.
- La globalización universaliza y homogeniza los patrones de consumo, de comportamiento y culturales de la humanidad: este es un proceso que se inicia con fuerza por la expansión de la Revolución Industrial desde Inglaterra. Por otro lado para homogeneizar patrones de consumo y culturales se exige un elevado nivel de ingreso per cápita y de su distribución más o menos igualitaria entre la población.

⁷ Ellwood, Wayne. Globalización. Intermón Oxfam Editorial. 2007, p 17

⁸ Schuldt, Jürgen, Astudillo Romero, Jaime, Briones Velasteguí, Marena, Tortosa, José María y Martín Seco, Juan Francisco. Globalización. Mitos y realidades. Tramasocial editorial. 1998.

- La globalización beneficia a todos, regiones, naciones, personas: hoy se vive en una doble marginalización a nivel mundial, son cada vez menos los cada vez más ricos y son cada vez más los cada vez más pobres.
- La globalización genera profundas interdependencias entre todas: naciones, regiones, localidades, familias y personas: estos planteamientos hacen olvidar el fenómeno que está ocurriendo hoy, la triadización o Globalización Trunca. Los bloques económicos conformados por Europa Occidental, EEUU y Japón-Sudeste Asiático son los ejes en torno a los cuales gira el mundo hoy en día, en que Rusia-Ucrania y China habrán de jugar un papel importante en el próximo futuro).

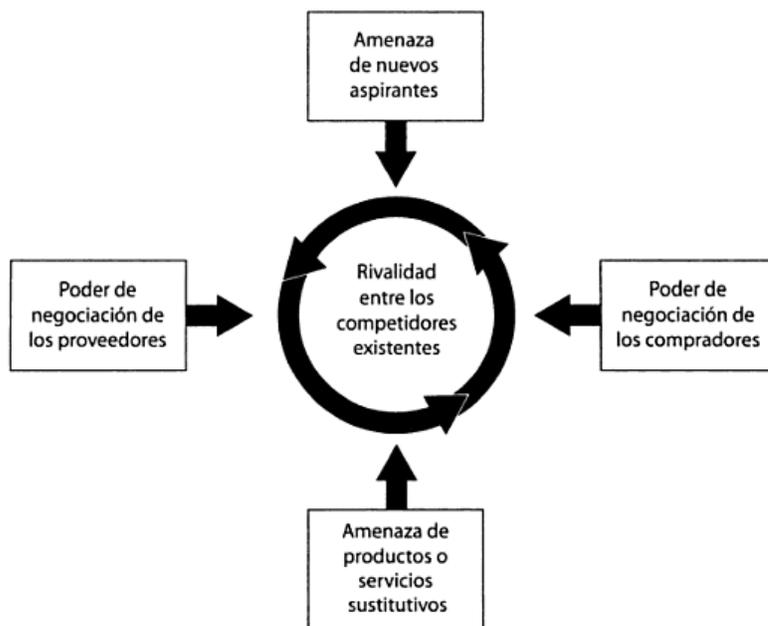
En materia de *Competitividad* podemos citar a Porter en su Libro “Ser Competitivo”. En este libro el autor expresa que la competencia es una de las fuerzas más poderosas de la sociedad para avanzar en diferentes ámbitos del esfuerzo humano. La competencia se ha intensificado en casi todos los ámbitos. La competencia se da para aportar valor. El valor es la capacidad de satisfacer las necesidades de los clientes, y de hacerlo eficientemente.

Según Porter no hay compañía, país u organización social que pueda crear valor máximo sin un liderazgo eficaz. La estrategia demuestra ser un instrumento especialmente importante para el éxito para los líderes en las empresas.

“La competencia por obtener beneficios va más allá de los rivales consolidados de una industria para alcanzar también a otras fuerzas competidoras: los clientes, los proveedores, los posibles aspirantes y los productos suplentes. Esta ampliación de la rivalidad que se origina de la combinación de cinco fuerzas define la estructura de una industria y moldea la naturaleza de la interacción competitiva dentro de ella”.⁹

⁹ Porter, Michael E. Ser Competitivo. Ediciones Deusto. 2009, p 31

Las cinco fuerzas que moldean la competencia en un sector



*Cuadro extraído del libro: Porter, Michael. Ser Competitivo. 2009.

Para Porter, comprender las fuerzas competitivas, revela los orígenes de la rentabilidad actual de una industria al mismo tiempo que ofrece un marco para anticipar e influenciar la competencia lo largo del tiempo.

“comprender las fuerzas que moldean la competencia en un sector es el punto de partida para desarrollar una estrategia. Cada empresa ya debería conocer cuál es la rentabilidad media de su industria y como se ha ido modificando a lo largo del tiempo. Las cinco fuerzas revelan porqué la rentabilidad de esa industria es la que es. Solo entonces puede una empresa incorporar las condiciones de su industria en la estrategia”.¹⁰

En el libro “La competitividad de la empresa” el significado de competitividad es:

“La competitividad es pues una exigencia impuesta por el dinamismo tecnológico y la globalización de la competencia. Es un concepto relativo que debe restringirse a aquellos sujetos que actúan en competencia o rivalidad con otros y se aplica, en primer lugar, a un sector productivo o a un país con el significado de que las empresas que operan en ese sector o con esa nacionalidad alcanzan un alto grado de competitividad en el contexto internacional. En segundo lugar, la competitividad hace referencia a la posición competitiva de una empresa en relación con las demás; se pone de manifiesto por su capacidad para producir bienes y servicios en unas condiciones de precios-prestaciones equiparables o

¹⁰ Porter, Michael E. Ser Competitivo. Ediciones Deusto. 2009, p 58

superiores a las de sus rivales, que le permitan mantener o ganar cuota en los mercados nacionales e internacionales. La empresa competitiva debe ser viable desde un punto de vista financiero. De hecho, el efecto de la competitividad es la obtención de una rentabilidad de los capitales invertidos igual o superior a su coste de oportunidad.¹¹

Según el libro, *La competitividad de la empresa*, la competitividad en la empresa es un fenómeno complejo en cuya explicación intervienen factores de naturaleza diversa que se agrupan en dos categorías: factores externos y factores internos a la empresa. Dentro de los primeros se incluyen factores macroeconómicos, institucionales o de estructura de mercado que condicionan la competitividad de las empresas que compiten dentro de un mismo entorno regional o sectorial. Entre los segundos se incluyen aquellos aspectos internos y específicos a la empresa que condicionan su capacidad de creación de valor.

Para las empresas producir más barato que la competencia es ser líderes en costos y es una forma de competir cuando se venden productos indiferenciados. Trabajar con costos más menores que la competencia permite obtener márgenes superiores en mercados estables y tener políticas agresivas de precios con el fin de tener una mayor participación en el mercado. La estrategia de liderazgo en costos, es recomendable para entornos estables y benignos, es decir con demandas elevadas y sostenidas.

La calidad también es una fuente importante de ventaja competitiva para las empresas. Esta está siendo utilizada por las empresas de países desarrollados. La calidad se consigue no solo con inversión, sino a través de planificar y hacer bien las cosas durante un periodo de tiempo largo.

La flexibilidad de una empresa puede tomarse como una ventaja competitiva desde dos perspectivas: rapidez para adaptarse a los cambios y tiempo que se necesita para pasar de la fabricación de un tipo de producto a otro diferente. Las empresas pueden seguir dos alternativas para lograr este objetivo, realizar una fabricación “justo a tiempo” o automatizar la fabrica.

Rentabilidad y costos, definición y principales puntos que se vinculan con la presente tesis:

“La rentabilidad es el retorno medido sobre la inversión en el periodo de tiempo. El margen es la relación entre la utilidad y las ventas. La relación entre las ventas y la inversión se la llama rotación. La rentabilidad es el producto del margen y la rotación (rentabilidad = margen x rotación). Así dos negocios igualmente rentables pueden ser radicalmente distintos en términos de margen y rotación”.¹²

¹¹ Fernandez Sanchez, Esteban, Montes Peon, Juan Manuel, Vazquez Ordas y Camilo Jose. *La competitividad de la Empresa. Un enfoque basado en la teoría de recursos*,. Servicio de publicaciones. Universidad de Oviedo. 1997.

¹² Restrepo Abad, Nicolás. *El precio: clave de la rentabilidad*. Editorial Planet Colombianas S.A. 2010.

Según Restrepo Abad, el precio no se define como comunmente se hace (Precio = costo unitario + utilidad razonable). Resulta que el costo total unitario de un producto o servicio tiene una parte fija y otra variable.

Por ello es que definiremos un poco mas los costos:

“los costos del producto hacen referencia a todos los costos involucrados en el area de manufactura. Los costos de produccion: materia prima directa, mano de obra directa y costos indirectos hacen parte de los costos del producto”.¹³

Surge el concepto de contabilidad de costos:

“La contabilidad de costos, desempeña un papel destacado en los informes financieros, pues los costos del producto o servicio son un componente de significativa importancia en la determinacion del ingreso y en la posicion financiera de toda la organización. La contabilidad de costos se relaciona con la estimacion de los costos, los metodos de asignacion y la determinacion del costo de bienes y servicios”.¹⁴

Desde el punto de vista del control de los costos: frecuentemente se clasifican en costos fijos y variables, directos e indirectos, controlables y no controlables.

Comportamiento del costo. Significa como un costo reaccionará a los cambios en el nivel de actividad del negocio. Si estos niveles de actividad aumentan o disminuyen, un costo particular tambien fluctuará o puede permanecer constante. En base a esto es que se clasifican en costos fijos o variables:¹⁵

- Los costos variables son aquellos que varían, en su monto total, en proporcion directa a los cambios en los niveles de actividad. El costo del material directo durante un periodo variará en proporcion directa al numero de unidades producidas.
- Los costos fijos son costos que permanecen constantes en su magnitud, independientemente de los cambios en el nivel de actividad. No son afectados por los cambios en la actividad de periodo a periodo. La presencia de los costos fijos puede crear dificultades en la determinacion del costo unitario en una empresa, si se necesita expresar los costos sobre una base unitaria.
- Costos directos e indirectos. En una primera identificacion se asocian con algun segmento de la organización con la cual los costos estan relacionados. Un costo directo es un costo que puede ser obvio y fisicamente identificado en ese segmento particular de estudio. Un costo indirecto es un costo que debe ser repartido para asignarse al segmento en consideracion. Son tambien conocidos como costos comunes.

¹³ Sinisterra, Gonzalo y Polanco, Luis E. Contabilidad Administrativa. Ecoe ediciones 2007. p 87

¹⁴ Ballesteros, Antonio. Contabilidad de costos. Enfoque gerencial y de gestión. Pearson Editorial. 2001. p 3

¹⁵ Ballesteros, Antonio. Contabilidad de costos. Enfoque gerencial y de gestión. Pearson Editorial. 2001. p 21

- Costos controlables y no controlables. Dependen de algún punto de referencia. Todos los costos son controlables en algún nivel de la empresa. Solo en niveles bajos de la dirección pueden algunos costos considerarse no controlables.

En materia de *Marketing* podemos citar algunos libros pero haré énfasis en “Marketing de servicios profesionales” de Kotler por la diferenciación entre el marketing de servicios y productos.

Definición de Marketing según Philip Kotler:

“El marketing es un proceso gerencial y social mediante el cual los individuos y grupos obtienen lo que necesitan y desean a través de la creación e intercambio de productos/servicios de valor con otros”¹⁶

Definición de Estrategia.

“El concepto de estrategia comprende más de una dimensión, y es importante distinguir sus diferentes aspectos. Una estrategia tiene 4 elementos:

- Metas: establecen que se va a lograr (cuantitativamente), y cuando serán alcanzados los resultados.
- Objetivos: establecen que se va a lograr (cualitativamente).
- Políticas: reglas o guías que expresan los límites dentro de los que deben ocurrir la acción.
- Programas: secuencias de acciones necesarias para alcanzar los objetivos y las metas.”¹⁷

Según el libro, Fundamentos de Marketing, El marketing está muy relacionado con la estrategia. No podemos hablar de marketing sin hablar de la necesidad de la empresa de comprender su entorno para actuar sobre él y satisfacerlo.

Según Kotler en su libro “Marketing de servicios profesionales. El especialista en Marketing tiene que ser capaz de comprender, crear y manejar la demanda del cliente, y saber cómo conducir la investigación para satisfacer las necesidades de aquellos con quienes trata de establecer una relación.

Según Kotler, El marketing de los servicios comparte algunas características con el marketing de bienes tangibles, pero existen ciertas diferencias que hay que tener en cuenta en las organizaciones. Los servicios son:¹⁸

¹⁶ Kotler, Philip. Marketing de servicios profesionales. Editorial Paidós Ibérica S.A. Primer edición en español 2004.

¹⁷ Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. Ediciones Granica. 2004. p 173

¹⁸ Kotler, Philip. Marketing de servicios profesionales. Editorial Paidós Ibérica S.A. Primer edición en español 2004.

- Intangibles: no se pueden ver, palpar, ni oír antes de ser recibidos. Por esto es muy importante la calidad del servicio y de la comunicación brindada al cliente, para que este perciba a través de señales que el servicio que se brindará será de calidad.
- Inseparables: el servicio no puede separarse del proveedor por eso es muy importante su profesionalidad, la apariencia y la conducta.
- Variables: como el servicio es brindado por personas, y estas no son infalibles, la calidad del servicio puede variar. Como los errores son posibles, se pueden desarrollar procesos para intentar minimizar los efectos de estos errores en la calidad del servicio.
- Perecederos: los servicios no pueden almacenarse para un uso o venta posterior.

Existen según Kotler algunos problemas característicos para el marketing de servicios:

- La incertidumbre del cliente: es normal que los clientes experimente incertidumbre por el mismo hecho que los servicios son intangibles. Este nivel de incertidumbre puede producir en el cliente una sensación de ansiedad antes y después de la compra.
- La experiencia es esencial: existe una necesidad en las empresas de servicio de demostrar que tienen experiencia en su rubro para captar clientes y generar confianza en estos.
- La diferenciación limitada: en las empresas de servicios es mucho mas difícil diferenciar el servicio que en las empresas que venden productos y que el cliente perciba esa diferenciación.
- El control de la calidad: para las empresas de servicios la calidad es una tarea desafiante, ya que depende mucho del personal que brinda el servicio y de la buena elección de este último.

Algunos instrumentos de Marketing que se utilizaran en el presente trabajo¹⁹:

- Matriz FODA: Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y amenazas. Esta matriz permite relacionar las fortalezas y las debilidades de la empresa con las oportunidades y las amenazas del ambiente, con el objetivo de elaborar un diagnostico que ubique a la organización en una de las cuatro posiciones posibles.

¹⁹ Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. Ediciones Granica. 2004. p 178

	Fortalezas	Debilidades
Análisis Interno	Capacidades distintas Ventajas naturales Recursos superiores	Recursos y capacidades escasas Resistencia al cambio Problemas de motivación del personal
	Oportunidades	Amenazas
Análisis Externo	Nuevas tecnologías Debilitamiento de competidores Posicionamiento estratégico	Altos riesgos - Cambios en el entorno

*cuadro extraído del libro: Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. 2004

- Matriz de Ansoff. Creada por Igor Ansoff, está diseñada para explicar la relación entre desarrollo de producto y mercado. En esta matriz analítica se relacionan los productos con los mercados, según un criterio de novedad o actualidad. Partiendo de una situación determinada en una empresa y aplicando la matriz, obtenemos información sobre cual es el mejor camino a seguir entre:
 - Continuar con un producto existente en un mercado existente.
 - Desarrollar un producto nuevo para un mercado existente.
 - Buscar un mercado nuevo para un producto existente.
 - Desarrollar un producto nuevo para un mercado nuevo.

		PRODUCTOS	
		ACTUALES	NUEVOS
MERCADOS	ACTUALES	PENETRACIÓN	DIFERENCIACIÓN O DESARROLLO DE PRODUCTOS
	NUEVOS	SEGMENTACIÓN O DESARROLLO DE MERCADOS	DIVERSIFICACIÓN

*cuadro extraído del libro: Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. 2004

- Matriz de BCG (Boston Consulting Group). Esta matriz permite identificar en que etapa del ciclo de vida se encuentra el producto; si el producto era requeridor de fondos o proveedor de fondos para la empresa y cuál era la relación de este producto con la competencia en términos de participación en el mercado. Esto puede determinarse a partir del conocimiento de dos variables cuantitativas: la participación de ese producto en el mercado y la tasa anual de crecimiento del producto. Esta matriz describe un circuito de cuatro posibilidades desde el punto de vista del ciclo del producto.
 - Incógnita: al lanzarse todo producto se encuentra en una situación de poca participación en un mercado de alto potencial de crecimiento.
 - Estrella: el producto es exitoso y va ganando participación en un mercado que continua creciendo.

- Vaca Lechera: mantiene un alto grado de participación en un mercado cuya tasa de crecimiento está en disminución, aunque goza de alta rentabilidad.
- Perro: a partir del momento en el que la tasa de crecimiento del mercado comienza a disminuir, la empresa empieza a tratar de abandonar el producto, dado su bajo potencial.



*cuadro extraído del libro: Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. 2004

- La cadena de valor de Porter. La ventaja de optar entre el costo y la diferenciación surge de la estructura y de las características del sector y es el resultado de cómo se relaciona la empresa dentro del marco competitivo de las 5 fuerzas. Implica percibir a la empresa no como una unidad, sino como una suma de actividades que se realizan para obtener un producto terminado y llegar con él al cliente. Estas actividades están divididas en primarias y de apoyo, siendo las que intervienen directamente en la producción del bien o servicio y en su distribución, venta y post venta.



*cuadro extraído del libro: Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. 2004

Con referencia a los *Recursos Humanos* veremos porque estos se han transformado en ventajas competitivas para las empresas.

“Las organizaciones pueden lograr ventaja competitiva sostenida a través del personal si son capaces de satisfacer los siguientes criterios:

- Los recursos deben ser valioso. Las personas son una fuente de ventaja competitiva cuando mejoran la eficiencia o eficacia de la empresa. El valor aumenta cuando los empleados encuentran medios para disminuir costos, proporcionar algo único para los clientes, o alguna combinación de estos dos puntos.
- Los recursos deben ser únicos. Las personas son una fuente de ventaja competitiva cuando sus habilidades, conocimientos y capacidades no están al alcance de la competencia.
- Los recursos deben ser difíciles de imitar. Las personas son una fuente de ventaja competitiva cuando los demás no pueden imitar sus capacidades y contribuciones.
- Los recursos deben estar organizados. Las personas son una fuente de ventaja competitiva cuando sus talentos pueden combinarse y desplegarse para trabajar en nuevas tareas en cuanto sea necesario.”²⁰

Existe una tendencia hacia la mano de obra calificada. “La introducción de la tecnología avanzada tiende a reducir la cantidad de puestos que requieren poca habilidad y a aumentar los puestos que requieren considerable destreza. En muchos casos, es posible volver a capacitar a los empleados actuales para que adopten funciones y nuevas responsabilidades”.²¹

Por esta razón es que es necesaria una dirección de Recursos Humanos. Varias son las causas que llevaron a la creación del departamento:²²

- El crecimiento en tamaño de las empresas y de su complejidad.
- La creciente normalización laboral. El derecho laboral es relativamente joven comparado con el civil, el penal.
- La acción sindical. Es evidente la necesidad de contar con especialistas en la negociación de convenios laborales, en el tratamiento del conflicto individual o colectivo, en las relaciones laborales.
- La humanización del trabajo. La tendencia humanizadora del trabajo que provino de varios frentes.

Surgen las políticas de Recursos Humanos. “Declaraciones o ideas muy generales que representan la posición oficial de la compañía ante determinadas cuestiones, y que ayudan a tomar decisiones conforme a la cultura de la empresa. Las

²⁰ Bohlander, George W., Snell, Scott y Sherman, Arthur. Administración de Recursos Humanos. International Thomson Editores. 2001. p 4.

²¹ Bohlander, George W., Snell, Scott y Sherman, Arthur. Administración de Recursos Humanos. International Thomson Editores. 2001. p 7

²² Puchol, Luis. Dirección y Gestión de Recursos Humanos. Ediciones Díaz de Santos. 2007. Séptima edición. p 16

políticas escritas y publicadas ayudan a los directivos, en cuanto que estos tienen la certeza de cuál debe ser su proceder en determinadas cuestiones problemáticas, y son de utilidad para todos, por cuanto se sabe de antemano lo que se puede y lo que no se puede pedir, hacer, etc”.²³

Los requerimientos del puesto. “Un puesto consiste en un grupo de actividades y deberes relacionados. Deberán ser claras y distintas de las de otros puestos para reducir al mínimo los malos entendidos, el conflicto entre los empleados y permitirles saber que se espera de ellos. Algunos puestos quizás requieran de varios empleados y cada uno de éstos ocupa una posición separada. Una posición consiste en obligaciones y responsabilidades diferentes, a cargo de un solo empleado. Distintos puestos se pueden agrupar en una familia de puestos para propósitos de reclutamiento, capacitación, compensación o posibilidades de avanzar. Los reclutadores necesitan conocer las especificaciones del puesto para las posiciones que han de cubrir. Una especificación del puesto es una declaración de los conocimientos, habilidades y aptitudes que necesita una persona para desempeñar el trabajo”.²⁴

Capacitación y desarrollo. “Cualquier discrepancia entre los conocimientos, habilidades y capacidades demostradas por la persona que desempeña un puesto y los requerimientos que aparecen en la descripción y especificaciones del mismo, brindan pistas respecto de las necesidades de capacitación. El desarrollo profesional como parte de la capacitación tiene que ver con la preparación de los empleados para su promoción a puestos en que sus capacidades pueden aprovecharse al máximo”.²⁵

“La planeación de recursos humanos es el proceso de anticipar y prevenir el movimiento de personas hacia el interior de la organización, dentro de esta y hacia afuera. Su propósito es utilizar estos recursos con tanta eficacia como sea posible, donde y cuando se necesiten, a fin de alcanzar las metas de la organización.”²⁶

C. Conceptos específicos del modelo de compañía aérea de bajo costo, leyes y regulaciones aéreas en Argentina.

“El transporte aéreo hoy en día es parte de nuestras vidas, como así lo es el teléfono o la computadora. Velocidad, eficiencia, confort, seguridad, económico, son símbolos del transporte aéreo moderno. Si se necesita llegar a algún lugar

²³ Puchol, Luis. Dirección y Gestión de Recursos Humanos. Ediciones Diaz de Santos. 2007. Séptima edición. p 25

²⁴ Bohlander, George W., Snell, Scott y Sherman, Arthur. Administración de Recursos Humanos. International Thomson Editores. 2001. p 83

²⁵ Bohlander, George W., Snell, Scott y Sherman, Arthur. Administración de Recursos Humanos. International Thomson Editores. 2001. p 84

²⁶ Bohlander, George W., Snell, Scott y Sherman, Arthur. Administración de Recursos Humanos. International Thomson Editores. 2001. p 118 y 119

rápido, sobre todo los que viajan por negocios, porque el tiempo es dinero, entonces lo tienen que hacer volando”.²⁷

Compañías aéreas de bajo costo:

“Una aerolínea de bajo costo en el sentido clásico y original del término es un proveedor de un producto básico. Este producto básico prescinde de lujos, y el confort es mínimo. Compañías tradicionales ofrecen categorías *Económica* y *Ejecutiva*, para rutas de corto alcance e intra-continenciales. La clase *Económica* representa el producto estándar, y la clase *Ejecutiva* sería el producto Premium”.²⁸

“Cuando las líneas aéreas de bajo costo aparecieron en el mercado, cambiaron totalmente el panorama de la industria aérea comercial, sacudiendo las aerolíneas tradicionales hasta la médula. Tales líneas aéreas de bajo costo son eficientes, increíblemente baratas (incluso más baratas que el tren), y ofrecen cada vez más y más destinos. Su rápida aparición y crecimiento tomaron a todo el mundo, y especialmente a las compañías aéreas tradicionales, por sorpresa. No sólo estaban ganando más clientes que estas compañías aéreas tradicionales, sino que "descubrieron" una nueva clientela en la gente que por lo general nunca o muy rara vez habían tomado un avión.”²⁹

Según los autores Gross y Schroder muchas compañías aéreas están migrando y tomando modelos mixtos, compañías aéreas tradicionales que están reduciendo costos y tomando un modelo compartido en algunos de sus vuelos (sobre todo de cabotaje) en donde por ejemplo no ofrecen comida o la ofrecen a la venta. Otras compañías tradicionales directamente pasaron del modelo tradicional al modelo de bajo costo (como fue el caso de Aer Lingus) ya que lo ven como una alternativa más rentable, por el comportamiento del mercado. Y por el contrario existen algunas compañías aéreas tradicionales que mejoran y destacan su producto básico “clase económica” para diferenciarse y así apuntar a un segmento de mercado diferente en vuelos de cabotaje o regionales.

Mientras que originalmente la aparición de compañías aéreas de bajo costo se limitó a rutas de corta distancia, hay un creciente debate sobre las perspectivas de la ampliación del concepto de bajo costo a largo plazo. Pero ¿qué podría uno decir con una propuesta de bajo costo para las rutas de largo alcance? Tradicionalmente, en las rutas de larga distancia, los productos estándar se ofrecen así como se ofrecen uno o dos productos de primera calidad. Sin embargo, hay casos de productos de primera calidad que se ofrecen exclusivamente en el sector de larga distancia.

²⁷ Wensveen, John G. Air Transportation. A management perspective. Ashgate publishing Lt. 2007. p 27

²⁸ Gross, Sven y Schroder, Alexander. Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, business processes and market environment. Die Deutsche Bibliothek. 2007. p 12

²⁹ Hoffmann, Stefanie. The Low-Cost Airline Ryanair: A Critical Evaluation of the Ryanair Phenomenon and Its Future Prospects with Taking the European Airline Industry Into Consideration. GRIN Verlag, 2007

Un punto a destacar según estos autores es que las líneas aéreas de bajo costo normalmente evitan ofrecer conexiones a sus pasajeros, incluso dentro de su propia red de rutas aéreas y (más aún) donde las beneficiarias son otras compañías aéreas de bajo costo. Esta tarea la hacen las compañías aéreas tradicionales. La razón de esto es evitar poner en peligro las llegadas y salidas en horario. En aeropuertos, con una fuerte presencia de compañías aéreas de bajo costo, los pasajeros deben hacer la conexión de los vuelos por su propia cuenta y bajo su riesgo, deben reservar los vuelos por separado y hacer la combinación de éstos para formar el itinerario deseado. Sin embargo, el cambio de esta situación está en el horizonte, y se está analizando su viabilidad con la ayuda de los aeropuertos.

Hoy en día, las compañías aéreas de bajo costo, más que nunca, requieren ingresos adicionales provenientes de ventas a bordo y en tierra. Las ventas a bordo de los alimentos y bebidas es probable que disminuyan en importancia, ya que los aeropuertos especializados en atender a las compañías aéreas de bajo costo, ofrecen viandas a los clientes antes de la salida. Por lo tanto, las nuevas fuentes de ingresos deben ser explotadas - tales como cobros por exceso de franquicia de equipaje, que se da con una reducción de la franquicia de equipaje gratuita. Como así también, pago para acceder a una opción de pre-embarque, lo que les permitirá entre otras cosas reservar su asiento.

“Las aerolíneas de bajo costo organizan (en lo posible) todas las actividades de negocio bajo el aspecto de la optimización o la reducción de los costos a fin de lograr una posición estratégica de éxito y, por lo tanto, de ventajas competitivas. Este enfoque ofrece una gran cantidad de oportunidades, con la excepción de la cuestión de la seguridad”.³⁰

La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC)

“La ANAC define a la Aviación General como a la aviación que no es comercial, entendiéndose por aviación comercial al transporte de pasajeros, carga y correo”.³¹

La ANAC coordina las funciones y facultades referidas a la Aviación General a través del Departamento de Planificación y Coordinación Aeronáutica dependiente de la Unidad de Planificación y Control de Gestión.

En lo que respecta a la Aviación General la ANAC tiene, entre sus funciones y facultades establecidas de conformidad con el Decreto 1770/2007 de fecha 29 de noviembre de 2007, las de:

- Realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas,

³⁰ Gross, Sven y Schroder, Alexander. Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, business processes and market environment. Die Deutsche Bibliothek. 2007. p 32

³¹ ANAC - <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/72/anac/aviacion-general>

- Convenios y Acuerdos Internacionales, Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales.
- Ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, 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, los aeroclubes e instituciones aerodeportivas que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la Argentina.
 - Intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia, propiciando su revisión y actualización periódica de los reglamentos y procedimientos.
 - Desarrollar un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos, que regulen el desarrollo y/o el fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y general.
 - 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, así como también las actividades de gestión interna.
 - Estimular la aeronavegación, dentro de un marco compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y de protección del medio ambiente, de los usuarios y consumidores de los servicios aeronáuticos, adoptando las medidas de control necesarias para optimizar la seguridad de los vuelos y aplicando las sanciones correspondientes.
 - 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.
 - Promover y apoyar las actividades industriales, de investigación y desarrollo de sistemas para el espacio aéreo, las ciencias y técnicas de aplicación a la aeronáutica civil, coordinando a tal efecto su acción con las autoridades o instituciones educativas correspondientes.
 - Recaudar y administrar las tasas por servicios de tránsito aéreo y aplicar multas por faltas al Código Aeronáutico y a las normas vigentes sobre faltas e infracciones, quedando sujeta al control de los organismos competentes del Gobierno Nacional.

La ANAC tiene un “Programa Nacional para el fomento de la aviación civil Argentina”

A fin de dar cumplimiento con las funciones y facultades de la ANAC en lo referente al desarrollo de la aviación, a elaborar el Programa Nacional para el Fomento de la Aviación Civil Argentina con los siguientes cuatro lineamientos básicos:

- Campaña de Divulgación de la Actividad Aeronáutica Civil – Aspectos Recreativos – Potencial Salida Laboral.
- Modernización del Parque Aeronáutico Argentino de Escuelas de Vuelo e Instituciones Aerodeportivas.
- Creación de la Escuela Nacional de Capacitación Aeronáutica – Proyecto de Unificación de los Contenidos de los Programas para la Capacitación y Formación de Pilotos.
- Sinergización Estratégica del Potencial Nacional en Materia de Diseño, Desarrollo y Producción Aeronáutica.

Leyes vigentes en Argentina que regulan la aviación:

- Ley 17.285. Código aeronáutico. A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares.³²
- Ley 13.041. se valúan los servicios de protección a la aeronáutica.³³
- Ley 26.102. Ley de seguridad aeroportuaria. Acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario, a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el Código Aeronáutico.³⁴
- Ley 19.030. Transporte Aerocomercial. La República Argentina adopta como política nacional de transporte aéreo de carácter comercial la que se determina en la presente ley, para regular esa actividad en todos sus aspectos, tanto con relación a los servicios internacionales como internos, manteniéndose la adecuada coordinación con las que se establezcan para los otros medios de transporte, conforme todo ello con los superiores objetivos de la Nación.³⁵

³² Ley 17.285 - <http://www.infoleg.gov.ar>

³³ Ley 13041 - <http://www.infoleg.gov.ar>

³⁴ Ley 26.102 - <http://www.infoleg.gov.ar>

³⁵ Ley 19.030 - <http://www.infoleg.gov.ar>

8. Análisis del modelo y su viabilidad en el mercado Argentino.

8.1. Primera etapa: estudio del modelo de compañía aérea y antecedentes.

8.1.1. Inicios: los comienzos de las compañías aéreas de bajo costo.

El concepto de “aerolínea de bajo costo” comenzó en los años setenta por la aerolínea americana Southwest con el único objetivo de ofrecer pasajes de avión baratos. Esto creó una situación en la que las compañías de bandera y líneas aéreas existentes, perdieran una parte de la cuota de mercado frente a estas compañías aéreas de bajo costo, debido únicamente a su capacidad de cobrar un precio más bajo que las aerolíneas tradicionales.

Todo comenzó a finales de los años sesenta, cuando Rollin King, el propietario de una pequeña compañía aérea de cabotaje, se sentó con Herb Kelleher, un abogado del mismo estado norteamericano. Ellos no sabían que un plan esbozado en una servilleta, luego se convertiría en una revolución mundial del transporte aéreo. La pareja tuvo una idea, crear una nueva aerolínea que transportaría pasajeros entre las ciudades texanas de Houston, Dallas y San Antonio a una tarifa de 20 dólares por tramo. De esa reunión resultó la creación en 1967 de Air Southwest, una pequeña compañía aérea interestatal que luego pasó a llamarse Southwest Airlines. La misma lanzó su vuelo inaugural el 18 de junio 1971.

Southwest comenzó un formato que luego fue replicado por imitadores en todo el mundo, con su peculiar marca, dirigida a captar clientes. El crecimiento de la nueva aerolínea, pionera por las siguientes dos décadas también llamó la atención de varios ejecutivos de aviación.

En 1990, Ryanair, una pequeña aerolínea creada hacia cinco años por la familia rica, Ryan de Irlanda, sufría pérdidas de 20 millones de libras. Su fundador, Tony Ryan, estaba desesperado por salvar la compañía, que comenzó con una ruta entre Waterford en el sureste de Irlanda y Londres Gatwick, pero había crecido rápidamente en los años ochenta. O'Leary, ex contador de KPMG, había recomendado originalmente el cierre de la aerolínea Ryanair, pero este fue enviado por Ryan a Texas para ver cómo los americanos hacían que el modelo funcione. Regresó inspirado y Ryanair, que tenía asientos de clase business y un club de viajeros frecuentes, renació como una aerolínea de bajo costo ofreciendo a los pasajeros vuelos baratos a aeropuertos secundarios en Europa.

Unos años más tarde, un joven Stelios también había comenzado una conmoción en la aviación del Reino Unido. Desde una pequeña oficina en el aeropuerto de Luton, EasyJet comenzó su operación en el mercado británico por la publicidad de vuelos a Edimburgo y Glasgow que eran "tan barato como un par de pantalones de jean". Ahora esa misma aerolínea transporta 60.5 millones de pasajeros al año en más de 612 rutas en 30 países.

Cronología:

1971

Southwest Airlines, la inspiración para muchas compañías de bajo costo en Europa, lanza sus primeros vuelos, entre las ciudades texanas de Houston, Dallas y San Antonio.

1985

Ryanair lanza su primer vuelo, de Waterford en el sureste de Irlanda a Gatwick.

1990

Los fundadores de Ryanair, la familia Ryan, invirtieron 20 millones de libras en la línea aérea, y la relanzaron como un operador de bajo costo basado en el modelo de Southwest.

1995

Stelios Haji-loannou funda easyJet en una pequeña oficina en el aeropuerto de Luton.

1998

British Airways crea GO para competir con las nuevas aerolíneas de bajo costo, pero admite que terminó canibalizando su propio negocio. Go se vendió dos años más tarde y finalmente la adquirió easyJet

Breve Historia al rededor del mundo:

- Norte America

A partir de la desregulación en la década de 1970 hasta principios del 2000, la transformación del concepto de bajo costo en los Estados Unidos sólo puede ser descrito como una serie de innovaciones, proliferaciones y consolidaciones donde muchas otras compañías aéreas de bajo costo (como por ejemplo Pacific Southwest, New York Air, Jet America) entraron en el mercado de los cuales, algunos sobrevivieron a la competencia y otros no. Esto también hizo que algunas de las principales aerolíneas iniciaran sus propias compañías de bajo costo con el fin de recuperar su cuota de mercado perdida.

- Europa

En Europa, el concepto de bajo costo se originó en el Reino Unido e Irlanda basado en el modelo del Southwest con la introducción de easyJet y Ryanair en 1995. Su éxito fue atribuido al marco económico favorable que animó a la industria de las aerolíneas de bajo costo. Por ejemplo, la desregulación permitió a las compañías aéreas de bajo costo operar vuelos domésticos dentro de la Unión Europea. Otro ejemplo fue cobrar tasas de embarque bajas en los aeropuertos

secundarios para aumentar el número de pasajeros que eligen esos aeropuertos y, por último, su enfoque de venta directa con el uso de Internet y call centers.

- Australia/ Nueva Zelanda

Después de la desregulación del mercado doméstico de Australia en la década de los noventa, las compañías aéreas como Compass Airlines y Compass Mk II comenzaron sus operaciones de bajo costo. Sin embargo ellos fueron absorbidos por el grupo Qantas, como resultado de la fortaleza financiera que Qantas tenía sobre las aerolíneas de bajo costo. La única compañía de bajo costo que sobrevivió fue Virgin Blue que todavía sigue funcionando hoy en día.

En Nueva Zelanda, aunque el movimiento de desregulación se implementó en 1984, las operaciones de bajo costo no comenzaron hasta 1995. Sin embargo, a diferencia de la mayoría de otros países, la compañía Kiwi Airlines comenzó sus vuelos de bajo costo no en el mercado doméstico sino en vuelos trans-nacionales. La reacción de la línea aérea de bandera de Nueva Zelanda, Air New Zealand, fue crear su propia filial de Freedom Air para ganar una cuota de mercado en el sector de las aerolíneas de bajo costo. Por desgracia, esta creación de Freedom Air combinada con la presión de Qantas condujo a Kiwi Airlines fuera del mercado. Sin embargo, la desregulación dentro de Nueva Zelanda ha significado que las grandes aerolíneas con capital sustancial, estén viendo a Nueva Zelanda como un mercado atractivo para entrar y están viendo las rutas nacionales y Trans-Nacionales como posibles oportunidades para ganar dinero. Hoy en día, una rama de la compañía de bajo costo Virgin Blue opera rutas Trans-Nacionales bajo la compañía Pacífic Blue.

- Asia

En Asia, siempre se pensó que el estricto control gubernamental y las restricciones implementadas no permitirían condiciones favorables para que las compañías aéreas de bajo costo prosperen. Sin embargo, el rápido progreso demográfico y económico en combinación con grandes aeropuertos saturados junto a aeropuertos no utilizados y la necesidad de los gobiernos de esos países para promover el turismo y el comercio fuera de las capitales, influyó en el concepto de bajo costo para el continente de Asia. Viendo el éxito de algunas de las compañías aéreas europeas, como easyJet y Ryanair, la aerolínea Malaya Air Asia comenzó sus operaciones nacionales de bajo costo en 2001 sobre la base del modelo de Southwest. Otras aerolíneas de bajo costo como Tiger Airways y Valuair también han comenzado operaciones y todavía están en la actualidad.

8.1.2. Modelo: Principales características.

El éxito de las compañías aéreas de bajo costo se puede atribuir a lo que se llama una estrategia de liderazgo de bajo costo que adoptan dichas aerolíneas. Según Flouris y Oswald ³⁶, "El objetivo de una compañía líder de bajo costo es mantener los costos lo más bajo posible con respecto a los rivales de la industria y, en esencia, crear una ventaja de costos sostenible sobre la competencia. La clave de esta estrategia es que el costo no es igual al precio ". El modelo de bajo costo original está diseñado en base a este concepto y en el modelo original de Southwest:

- Tarifas: Precios sin restricciones y bajos.
- Red: Punto a punto y rutas de alta frecuencia.
- Distribución: Pagina web y Call centers, sin la emisión de tickets.
- Flota: alta utilización, mismo tipo de avión a través de la flota.
- Aeropuerto: aeropuertos secundarios con cortos tiempos de reutilización de la aeronave.
- Personal: Alta productividad con salarios competitivos y reparto de utilidades.

Muchas de las compañías aéreas de bajo costo en todo el mundo inicialmente basaron su estrategia en el modelo de Southwest. Sin embargo, como el número de compañías aéreas de bajo costo aumentó con el tiempo, más y más de estas compañías aéreas han desviado o "modificado" este modelo con el fin de sobrevivir en la industria debido a la competencia.

Las bases de la operación de las aerolíneas de bajo costo que todavía siguen siendo las mismas, es proporcionar el precio más bajo para los consumidores al socavar los niveles de los precios de las aerolíneas tradicionales. Pero debido a que hay un número de compañías aéreas que compiten entre sí algunas aerolíneas de bajo costo han modificado su estrategia con el fin de tratar de diferenciarse de su competencia. Esta estrategia se conoce como estrategia de diferenciación. Esto es cuando una empresa trata de ofrecer algo único para hacer que se destaquen del resto de la industria. La filosofía detrás de esto es que una empresa pueda diferenciar su producto en alguna dimensión que valoren los clientes y al mismo tiempo mantener esta diferenciación que será un ejecutante superior a la media de la industria.

³⁶ Flouris, Triant & Oswald, Sharon. Designing and Executing Strategy in Aviation Management, Hampshire, England: Ashgate Publishing Limited. 2006

Esta estrategia de diferenciación se hace evidente en los mercados maduros como Estados Unidos, donde parece que han ido por un equilibrio entre el modelo de bajo costo y el modelo de servicio completo. Según Alamdari y Fagan³⁷ casi todas las compañías aéreas de bajo costo en América del Norte ofrecen ahora algún tipo de programa de viajero frecuente, algunos han comenzado a brindar bebidas complementarias, entretenimiento a bordo y sistemas de clases diferentes, por ejemplo, JetBlue.

En el mercado europeo, las compañías aéreas como easyJet y Ryanair siguen la estrategia de liderazgo en costos más tradicional cuando se trata de los servicios básicos que se ofrecen. Tradicionalmente las compañías aéreas de bajo costo tienen su base y por lo general operan desde y hacia aeropuertos secundarios. Sin embargo esto no es del todo así, en el caso de Ryan Air y easyJet, ambas operan en centros como París Charles de Gaulle, Ámsterdam, Ginebra Internacional, Dublín, Gatwick y Manchester, por nombrar algunos. Este tipo de movimiento de tráfico también se puede ver en los Estados Unidos con Southwest que opera desde Los Ángeles Internacional (que ofrece 115 salidas desde LAX) e incluso ofreciendo vuelos de conexión a sus otros destinos similares a las de una compañía tradicional.

Para resumir este primer modelo de compañía aérea de bajo costo, podríamos decir que este tipo de compañías aéreas son empresas de aviación que concentran los gastos en la operación técnica y minimizan los servicios extra incluidos en la tarifa. Para la gente, eso se traduce en precios muy bajos para ir de un lugar a otro, sin otra pretensión que viajar seguro y puntual. Todo el resto se paga aparte.

La eficacia y la eficiencia actual de las aerolíneas de bajo costo:

La idea detrás del concepto actual de aerolínea de bajo costo gira en torno a la reducción de costos con el fin de poder dar a los clientes un producto de bajo precio con lo esencial. Hay varias maneras en que las compañías de bajo costo pueden lograrlo.

- Distribución o venta: Desde la introducción de entrada de reservas por internet de Southwest en 1996, casi todas las aerolíneas han seguido la

³⁷ Alamdari, Fariba. & Fagan, Simon. Impact of the Adherence to the original low-cost model on the profitability of low cost airlines. Transport Reviews. (2005).

tendencia de cortar o limitar lo más posible la participación de los agentes de viajes para distribuir sus productos. Casi la mitad de las ventas de boletos ahora se realiza por medio de internet y en algunos casos, como easyJet, Ryan Air y Air Asia más del 80% por ciento de sus ventas de boletos se realizan por la web. La venta por Internet es, sin duda, el avance más grande y el ahorro de costos de operación más significativo que la industria ha experimentado en la última década. Los costos de distribución, en promedio, pueden alcanzar hasta un 17% del total de los costos de operación de una aerolínea.

Es importante para estas aerolíneas generar confianza en las transacciones electrónicas, así como ofrecer posibilidades de pago con mayor cobertura. Habrá que innovar, recurriendo a canales inexplorados históricamente como puntos de pago en bancos, supermercados, etc.

Por un lado, al no utilizar intermediarios para los procesos de compra, en los que se valen principalmente de sus páginas de internet, buscan el relacionamiento directo con el cliente. En cuanto a promoción, estas aerolíneas se caracterizan por modelos no tradicionales de publicidad, muchas veces enfocadas hacia la búsqueda de publicidad gratuita. En el caso de Ryanair, por ejemplo, aplican la máxima *“así sea mal, pero que hablen de nosotros”*. Su presidente, John O’Leary constantemente hace declaraciones sin sentido que son replicadas por medios de todo el mundo. Anuncios como que va a cobrar por entrar al baño de sus aviones, que va a permitir que la gente viaje de pie, que va a suprimir a sus pilotos, y otros, que nunca va a llevar a cabo pero que le darán espacio en medios de todo el mundo.

En cuanto a la promoción, también será importante que las aerolíneas exploren nuevas herramientas de bajo costo, como publicidad en buscadores, redes sociales, publicidad contextual, entre otros. Un punto a tener en cuenta es la ‘protección’ que los medios pueden darle a las aerolíneas tradicionales, teniendo en cuenta que éstas son las que invierten en publicidad, y que muchas veces además hay vínculos históricos y de propiedad entre aerolíneas y medios de comunicación.

- Estandarización de la flota y la utilización de la misma: Tener el mismo tipo de avión puede tener una reducción significativa en los costos de formación y mantenimiento y también aumenta la eficiencia dando una mayor flexibilidad para la tripulación de la aeronave. Las aerolíneas de bajo costo generalmente utilizan una única familia de avión, buscando reducir costos

de mantenimiento, capacitación y servicios, facilitando el reemplazo de los aviones en casos de emergencia. Por ejemplo, la flota de Ryanair está compuesta únicamente por Boeing 737-800, la de easyJet y Wizz Air, así como de la colombiana Viva Colombia, por aviones de la familia Aribus A320. Sus aviones, adicionalmente, están configurados con su máxima capacidad permitida, sin clases diferenciadas.

Uno de los puntos principales en la estrategia de las aerolíneas de bajo costo es el de utilizar los aviones el mayor tiempo posible, teniendo en cuenta que éstos no generan ingresos cuando están en tierra. Por eso será muy importante analizar el mercado y encontrar nuevas rutas que tengan la demanda adecuada para operarlas de tal manera que los aviones estén volando la mayor parte del tiempo. La utilización de la flota es una manera directa de medir la eficiencia y esto puede ser casi un 80% mayor que las compañías aéreas tradicionales. Esta alta tasa de utilización se consigue mediante rotaciones rápidas en el aeropuerto, por lo tanto es fundamental aumentar el número de sectores donde cada aeronave puede operar. Un avión en tierra no hace dinero. Por eso, las aerolíneas de bajo costo tienen a sus aviones volando el mayor tiempo posible, al punto que sus escalas en general no duran más de 25 – 30 minutos.

- Distancia de viaje: Las aerolíneas de bajo costo vuelan principalmente rutas de corta distancia (menos de 4 horas), por lo tanto un avión puede hacer varios vuelos en un día.
- Operaciones punto a punto: Aquellos viajeros en conexión son todo un lío para cualquier aerolínea, pues implican mayores costos y complicaciones operacionales. Manejar el traslado de equipajes, ajustar la operación, ofrecer compensaciones en casos de atrasos, etc, son cosas con las que las aerolíneas de bajo costo no quieren lidiar. Por eso, sus operaciones son punto a punto, y su público objetivo son aquellos viajeros que tienen una altísima elasticidad al precio, a los que atienden con un alto número de frecuencias. Esto también permite que las tripulaciones, luego de un ajetreado día de trabajo, terminen su jornada en el mismo lugar donde la iniciaron, reduciendo el costo de hoteles.
- Ahorros operacionales: Las aerolíneas de bajo costo generalmente operan a aeropuertos alejados, en los cuales los costos de operación tanto directos como indirectos se reducen. Si bien es más difícil para los pasajeros llegar a este tipo de aeropuertos, algunas compañías ofrecen y les cobran el

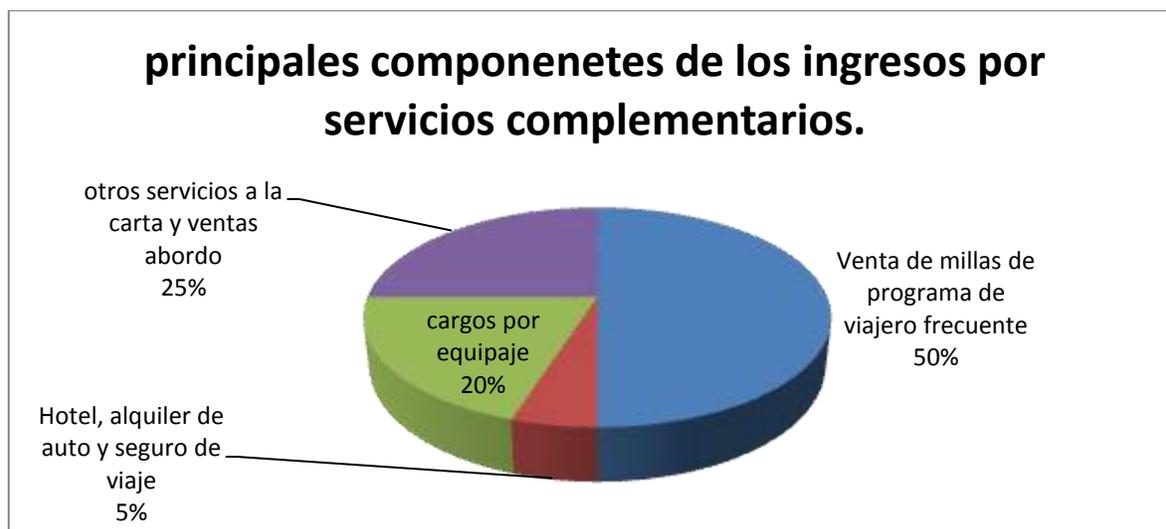
transporte desde la ciudad al aeropuerto. Por otra parte, sus tripulaciones trabajan al límite de las horas máximas productivas, y muchas veces son quienes se encargan también de la limpieza de los aviones, cobrando sueldos inferiores a los de las aerolíneas tradicionales. Los aviones, por su parte, son cargados con el mínimo de combustible permitido para reducir costos, y no utilizan los puentes de abordaje sino que son embarcados y desembarcados por escaleras, utilizando tanto la puerta delantera como trasera, agilizando estos procesos, gracias también a la no asignación de asientos.

Las aerolíneas están haciendo un favor al operar a aeropuertos alejados, muchas veces subutilizados, estas aerolíneas tienen altísimos poderes de negociación con las autoridades locales. Argumentos como darle uso a la infraestructura existente y traer turistas que de otra manera no llegarían jamás a las localidades que operan, les ha permitido obtener descuentos y hasta subsidios en tasas de operación.

- Recursos humanos: También hay una reducción significativa de los costos laborales en este tipo de compañías, por ejemplo costos tales como la asistencia en tierra (check in y embarque) se pueden subcontratar a otras empresas. Del mismo modo contratistas independientes que ya están en la industria de la aviación son contratados y se requiere, por tanto, menos formación.
- Uno supone que el negocio principal de cualquier aerolínea son sus vuelos y el ingreso generado por los mismos. En el caso de las aerolíneas de bajo costo, este ingreso es marginal, pues la fuente principal de sus ganancias son los servicios adicionales. Facturación de maletas, catering con costo, abordaje prioritario, multas, entre muchos otros. El core del negocio de las aerolíneas de bajo costo no es volar: Es un punto fácilmente adaptable a la región, manteniendo políticas claras y estrictas en temas como equipaje facturado y en cabina, ofreciendo más servicios adicionales (catering, prioridad en embarque y desembarque, diferenciación de asientos y pago por asignación, venta de millas, hoteles, alquiler de autos, etc) y buscando nuevas fuentes de ingresos (publicidad en aviones, alianzas con empresas de otros sectores, etc).
- Obtención de subsidios: Las aerolíneas tienen un alto poder de negociación frente a entidades públicas y privadas, que se benefician de una nueva compañía trayendo visitantes a los aeropuertos y a las ciudades, con el

impacto positivo que esto puede traer en la economía. Por lo tanto este tipo de aerolíneas, también en Latino América, podrían aprovechar tal poder negociador para obtener subsidios por volar a determinadas ciudades.

Según un estudio de Hosteltur de turismo y aviación realizado en el 2014³⁸, los servicios adicionales cada vez más ganan importancia como fuente de ingresos para las aerolíneas. Algunos de los ingresos complementarios son las ventas de millas y productos enmarcados en programas de viajero frecuente; comisiones por ventas de alojamiento, alquiler de autos y seguros médicos; chequeo y abordaje prioritario; ventas de productos y servicios abordo (comida, acceso a entretenimiento a bordo, etc); acceso a salones VIP, sobrecostos por equipaje facturado, entre otros.



Componentes de los ingresos adicionales. De Hosteltur

En estas características reside la fortaleza de las aerolíneas de bajo costo, y ayuda a explicar su excelente desempeño económico y operacional que tanto ha afectado a las llamadas aerolíneas tradicionales.

³⁸ www.aviacionyturismo.com

8.1.3. Compañías aéreas de bajo costo en Latinoamérica

A pesar de la creciente importancia que las aerolíneas de bajo costo han ganado en la aviación mundial, en América Latina no hay mucha participación de las “low cost”. Tan sólo Brasil y México, los dos mercados más grandes de la región, y más recientemente Colombia, han visto a éstas aerolíneas tomar una posición importante. De todas formas, la región ofrece condiciones particulares que la hacen muy atractiva para las aerolíneas de bajo costo, por lo que no debería pasar mucho tiempo antes que las mismas tomen una posición más predominante en el mercado.

Latino América ha tenido años de buenos resultados económicos, que han llevado a que la clase media incremente su tamaño. Estas personas, con mayores niveles de ingresos, son más propensas a viajar en avión, constituyendo un nuevo segmento de mercado que anteriormente estuvo alejada de este medio de transporte. Además, la región ha incrementado el nivel de comercio intra regional, disminuyendo su dependencia del comercio con Estados Unidos y Europa.

Actualmente, sólo Brasil y México, los dos principales mercados de la región, además de Colombia, tienen algún tipo de penetración significativa por parte de las aerolíneas de bajo costo. Brasil, el mercado más grande de la región, cuenta con Gol y Azul que conjuntamente tienen el 40% del mercado de ese país. Por su parte, en México, Interjet, Volaris y Viva Aerobús tienen conjuntamente más del 50% del mercado doméstico. En Colombia, Viva Colombia en un poco más de operación ya tiene alrededor del 8% del mercado local, logrando niveles de ocupación de alrededor del 80%. El resto de los 18 países de la región excluyendo al Caribe, que juntos suman el 35% del tamaño del mercado, no cuentan con ningún operador de bajo costo.

Países de mercados aéreos domésticos medianos, como Argentina, Chile, Perú, Ecuador y Venezuela, no cuentan con ninguna operación de aerolíneas de bajo costo, y solo llegan algunas de estas compañías extranjeras, como JetBlue y Spirit en los países del norte de América del Sur y de América Central, y Gol en los países del sur del continente.

Razones como una demanda creciente, mayor comercio intra regional, altos precios de los pasajes, entre otros, podrían motivar a que se establezcan más aerolíneas de este tipo en la región, o que las actuales amplíen sus operaciones, abriendo filiales en países diferentes a los de su origen. Tal es el caso, por

ejemplo, de Viva Colombia y Viva Aerobus, que comparten algunos de sus propietarios y varios de los puntos principales de su modelo de negocio. No sería entonces descartable que la marca 'Viva' se haga presente en otros mercados de la región.

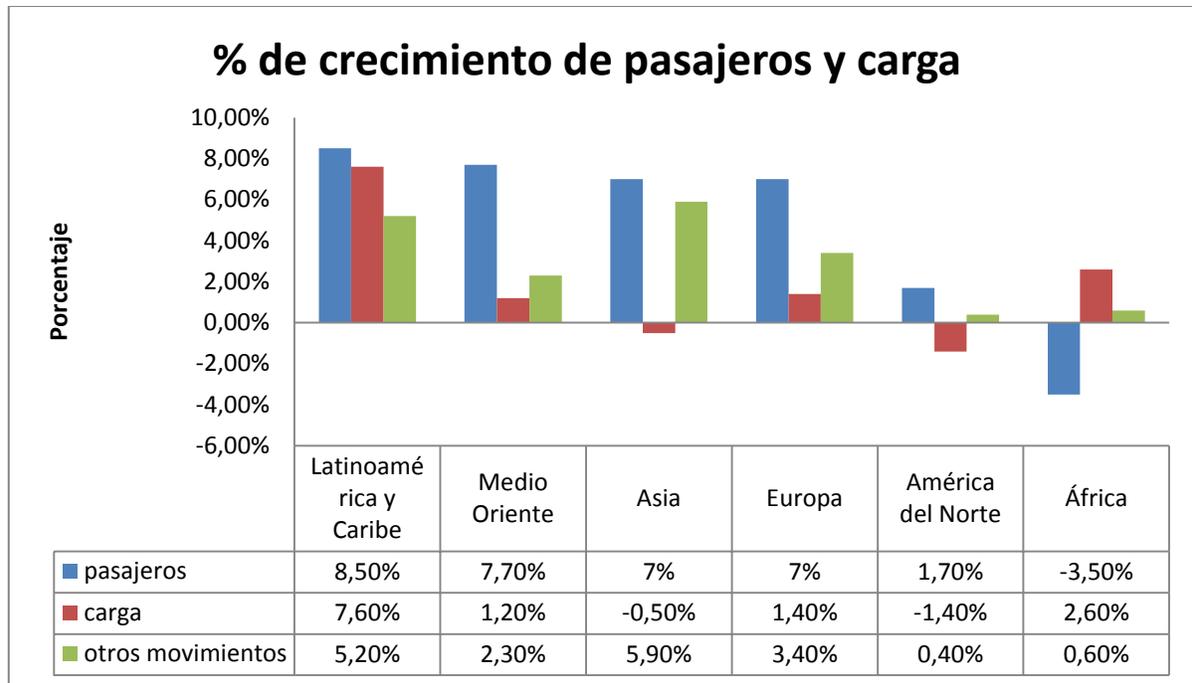
Un estudio realizado en 2012 de Aviación y Turismo dice que en el 2012 las aerolíneas de la región, agrupadas en ALTA (Asociación de aerolíneas de América Latina y el Caribe) crecieron en un 7% en tráfico de pasajeros en comparación con el mismo periodo del año pasado. De hecho, la región posee el segundo mercado aéreo más rentable del mundo, con un margen de EBITDA del 2.7%, sólo superada por la región de Norte América.

Este crecimiento tiene entre otras razones el buen desempeño económico de la región, que ha llevado a un incremento en la clase media, y una reducción de la pobreza. Lo anterior significa que más personas están en capacidad de adquirir pasajes, popularizando de alguna manera una industria que tradicionalmente se veía como 'exclusiva'. En los últimos diez años, el PIB de la región se ha más que duplicado, pasando de 2.08 trillones de dólares a 5.6.

Todos esos excelentes datos macroeconómicos se han visto reflejados en la industria de la aviación regional. El tráfico de pasajeros anual ha crecido de 95 millones a 170 millones, lo que anualizado da un crecimiento del 6.2%, superior al 4.5% de promedio mundial. De la misma manera, mientras que a comienzos de siglo existían 687 rutas entre América Latina y otras regiones, en la actualidad hay 953. Las aerolíneas, además, se han fortalecido y consolidado, al punto que la edad media de la flota regional es menor que la edad media de la flota en Europa ó América del Norte. La flota pasó de alrededor de 950 aviones a 1350.

El siguiente cuadro muestra el % de crecimiento de pasajeros y carga por región durante el 2014. Estudios realizado por Hosteltur de turismo y aviación.³⁹

³⁹ www.aviacionyturismo.com



Sin embargo, todos estos buenos datos tienen una barrera que a no muy largo plazo podrían detener el crecimiento aerocomercial de la región: La falta de infraestructura y las ineficiencias. En el marco del foro de ALTA realizado en Panamá, Kriete comparó la situación en China, donde se están llevando a cabo 94 proyectos aeroportuarios mientras que en toda América Latina se desarrollan sólo 16 actualmente. De hecho, se estima que cuatro de los principales aeropuertos de la región -Lima, México DF, Bogotá y Aeroparque- operan bien por encima de su capacidad máxima. Por lejos la situación más crítica se da en Brasil, con ritmos de crecimiento aún más acelerados que el resto de la región. Los dos aeropuertos a nivel mundial con mayor crecimiento en el número de pasajeros son brasileños (Campinas y Belo Horizonte), así como 5 de los primeros 20.

Esto significa que las aerolíneas están ofreciendo cada vez más servicios en aeropuertos ineficientes, congestionados y sobre utilizados. Existen ineficiencias de diversa índole, incluyendo altas tasas aeroportuarias por privatización sin fundamentos técnicos, equipos de control de tráfico aéreo deficientes, costos de combustible altos (en países productores como Venezuela, Colombia y México el combustible para aviones es más caro que en Miami) y legislaciones poco estandarizadas que dificultan la operación de las aerolíneas.

En el 2013 LAN desarrolló una estrategia llamada LASER para sus vuelos de corto y medio alcance.

LAN, la principal línea aérea de Chile, y que en aquel entonces estaba comenzando con el establecimiento de filiales en otros países latinoamericanos como Argentina, Perú y Ecuador, a los que tiempo después se sumaría Colombia, fue una de las aerolíneas que desarrolló estrategias exitosas para enfrentar esta nueva situación que ofrecía la industria. Este modelo, que denominó LASER (Línea Aérea Segura Económica Regional), fue implementado a finales de 2006 en las rutas que unían a Santiago con Puerto Montt, con Punta Arenas, con Osorno y con La Serena, y viendo sus resultados exitosos, en 2007 se extendió a toda su operación de corto alcance, incluyendo las de sus filiales, ya mencionadas.

Históricamente volar en avión había sido privilegio de unos pocos, particularmente en el mercado latinoamericano. LAN quiso romper este paradigma, buscando acercar la aviación al común de la población. Para eso, adaptó algunos puntos del exitoso modelo de las compañías de bajo costo de acuerdo a las condiciones propias de su operación, al tiempo que potenciaba otras características propias de las aerolíneas 'tradicionales'.

LAN decidió estimular la demanda, acercando a las personas a los viajes en avión, por medio de reducción de precios e incremento de la oferta. Una de las premisas básicas del modelo era la mayor utilización de los aviones, teniendo en cuenta que cuando están en tierra, no generan ganancias. Por eso, incrementó las frecuencias en las rutas internas, incluyendo vuelos a horas no tradicionales, es decir, muy temprano en la mañana y muy tarde en la noche. Además, se redujo el tiempo entre vuelo y vuelo del avión. De esta manera se lograba un mayor aprovechamiento del equipo.

Pero para que este punto diera resultados, era importante contar con una flota unificada, moderna y eficiente. Fue así como LAN empezó a reemplazar sus antiguos Boeing B737-200Adv por aviones de la familia A320, incluyendo A318, A319 y A320. Tener A318 era contradictorio con esta nueva estrategia que se enfocaba en ofrecer mayor capacidad, por lo que no duraron mucho en la flota, y de hecho actualmente sólo quedan un par de unidades que ya están de salida. Además, recientemente LAN ordenó A321, para las rutas de corto y medio rango con alta demanda. Estos nuevos aviones que llegaban a la flota eran equipados con una clase única, incrementando su densidad de pasaje. Dentro de las siete clases tarifarias, existía la *Premium economy*, que ofrecía como valor agregado contar con el asiento del medio libre, para mayor comodidad. La configuración del avión permite entonces ajustar su configuración entre *Premium*

economy y *Economy* de acuerdo a la demanda particular de cada vuelo, ofreciendo gran versatilidad y facilitando unos mayores niveles de ocupación.

Otro punto que incluye la estrategia LASER de LAN, y que también es utilizada por las aerolíneas de bajo costo es el reducir la dependencia en las agencias de viaje, mejorando su página web para convertirlo en un importante canal de ventas (lan.com). También implementó módulos de auto chequeo y facilitó la obtención electrónica de boarding pass, reduciendo así el recurso humano requerido para estos procesos.

Los resultados de la implementación de esta estrategia no pudieron ser mejores. En 2007, año que inició con el modelo ya implementado en cuatro de las principales rutas domésticas de Chile y durante el cual, más precisamente el 9 de Abril, fue implementado en toda la operación doméstica de la aerolínea, el tráfico al interior del país se incrementó en un 23.5%. El factor de ocupación pasó del 59,3% en 2006 al 68,4% en 2007 para el caso de Chile; y del 65% en 2006 al 76.7% en 2007 en Perú, por aquel entonces la principal filial en el exterior de la compañía. El incremento de rutas permitió ofrecer operaciones directas desde los hubs a diferentes ciudades, que antes estaban siendo operadas con vuelos con escalas. De esta manera, entre 2006 y 2007 se incrementó en un 5% el número de vuelos directos, y en los próximos años se siguió aumentando tal porcentaje.

Por su parte, mientras que en Diciembre de 2006 el 17% de las ventas de pasajes de la compañía se hacía por Internet, a Junio de 2007 este porcentaje se había incrementado hasta el 34%. En cuanto al uso de los módulos de auto chequeo o del *web check in*, pasó del 38% al 64% entre esos años. Además, se incrementó tanto la capacidad ofrecida como los niveles de utilización de los aviones.

Con tantos buenos resultados del modelo, era apenas lógico que lo implementaran en las otras filiales de la región, Perú, Ecuador y Argentina, con resultados igual de satisfactorios. Por eso, no era de extrañar que tras la compra de Aires y la implementación de la filial en Colombia, LAN Colombia, el mismo modelo fuera puesto en marcha. De ahí que por ejemplo se haya mantenido la política de precios bajos para llenar los aviones, la clase única, la utilización de la página de Internet como canal de ventas, la utilización de diferentes opciones de auto chequeo, por medio de kioskos y de la página web, y la salida de aviones regionales de la flota, así como la llegada de cada vez más A320 para reemplazar los B737-700 que tenía Aires.

En resumen, el modelo LASER para operaciones de corto y medio alcance de LAN implica reducir los costos maximizando la eficiencia, tomando algunos aspectos del modelo de las aerolíneas de bajo costo pero también potenciando otros de su condición de aerolínea tradicional.

Este nuevo modelo está basado en:

- Mantener una flota homogénea
- Optimización del uso de la flota, ampliando el horario de operación de la misma, para lo cual se requerían aviones nuevos, pues significaban menor mantenimiento, tiempo de aviones en tierra y operaciones las 24 horas del día.
- Mejorar la competitividad y ampliar la frecuencia a cada una de las ciudades destino.
- Estimular la demanda, buscando que la gente vuele en avión, aumentando en un 40%.

La implementación exitosa del modelo LASER ha sido fundamental en el rendimiento de la aerolínea y en su satisfactorio establecimiento en cuatro de los países de la región, lo que la han llevado, tras su fusión con TAM, a ser una de las 10 aerolíneas más grandes del mundo en términos de ingresos.

8.1.4. Casos de éxito en Estados Unidos, Europa y Asia.

- JetBlue⁴⁰

Corría el año 1998 cuando varios ex-empleados de Southwest se unieron para formar una aerolínea, liderados por David Neeleman. La nueva aerolínea, que fue fundada bajo el nombre NewAir y que después se considero en llamarse 'Taxi', inició operaciones en el año 2000, después de recibir autorización formal del gobierno de Estados Unidos y de recibir un buen número de slots en el aeropuerto John F Kennedy de la ciudad de Nueva York.

⁴⁰ www.jetblue.com

Los primeros inversionistas de la aerolínea incluyeron a Chase Capital Partners, que aportó 20 millones de dólares y fue la que impidió que la aerolínea se renombrara como 'Taxi', amenazando con retirar su inversión; Quantum and Soros fund management, que aportó 40 millones de dólares; Western Presidio, que portó 30 millones; Banc Boston Ventures, Massachusetts Mutual Life y Nations Bank Montgomery Securities, cada uno con 10 millones; y finalmente un grupo de inversionistas privados liderados por Neeleman, también aportando entre todos 10 millones de dólares. El primer vuelo de la aerolínea partió de Buffalo con destino a Fort Lauderdale el 11 de Febrero de 2000.

Como varios de los principales ejecutivos de JetBlue venían de Southwest, la aerolínea tomó partes del exitoso modelo de las aerolíneas de bajo costo, pero diferenciándose por medio de pequeños servicios adicionales a los pasajeros, como entretenimiento individual, y radio vía satélite. Su objetivo, según palabras del mismo Neeleman, era "devolver humanidad al transporte aéreo". Además, con la llegada de ejecutivos traídos de otras aerolíneas, JetBlue pudo tomar lo mejor de cada una de ellas, como por ejemplo sus famosas papas chips con bebidas que ofrece en sus vuelos, y que se dice que pueden haber surgido por iniciativa de los ex ejecutivos de Virgin America. Así, en menos de un año la aerolínea ya había transportado a su pasajero un millón y había completado tres meses con rendimientos positivos.

Una de las bases de su estrategia de humanizar el transporte en avión fue el lograr reducir las tarifas de las aerolíneas tradicionales en un promedio de 65%, acercando a aquellos que volaban con poca frecuencia a los viajes en avión, impulsando la demanda. Los buenos resultados, que fueron sobresalientes en tiempos de la crisis del transporte aéreo posterior a los ataques terroristas de 2001, motivaron a las aerolíneas tradicionales como Delta y United a lanzar filiales de bajo costo, Song y Ted respectivamente, que no tuvieron éxito.

La mitad de la década pasada trajo algunos problemas financieros para la aerolínea, que tuvo algunas resonantes pérdidas financieras trimestrales, por lo que tuvo que replantear algunos aspectos de su negocio, bajo un programa denominado "*Regreso a la rentabilidad*". Uno de los puntos que incluía este plan fue reducir una de las filas de sus Airbus A320, buscando reducir el peso de los aviones y por lo tanto su consumo de combustible, como llevar la capacidad de los mismos a 150 pasajeros, de tal forma que requiriera sólo tres sobrecargos en vuelo, de acuerdo a la normativa de la FAA que obliga a llevar un sobrecargo por cada 50 pasajeros.

La aerolínea ha estado buscando nuevas formas de incrementar sus ingresos, por medio de cobros extra como los relacionados con más espacio de sillas, comidas a bordo, cobros de equipaje facturado, venta de almohadas, entre otros. De hecho, recientemente anunció que ofrecería un servicio 'híbrido' en las rutas transcontinentales, que cubrirá con los nuevos A321, los cuales tendrán dos clases, por primera vez en la historia de la aerolínea, buscando atraer también a viajeros corporativos, pero con menores costos en comparación con otras aerolíneas.

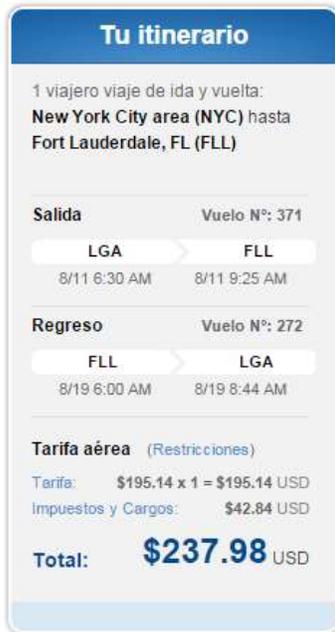
Actualmente, JetBlue vuela a 78 destinos en 22 estados del país del norte y 12 países de América Latina y el Caribe, incluyendo vuelos a Colombia, uniendo ciudades como Bogotá, Medellín y Cartagena con Fort Lauderdale, Orlando y Nueva York, con excelentes resultados a la fecha y niveles de ocupación por encima del promedio de las demás operadoras en el país. La aerolínea tiene su principal centro de operaciones en Nueva York, pero también es fuerte en ciudades como Boston, Fort Lauderdale y Orlando, volando con sus 187 aviones actuales, 128 Airbus A320 y 59 Embraer E190. De hecho, ante la oposición del Departamento de Justicia de Estados Unidos a la fusión de American Airlines y US Airways, varios analistas consideran que para American Airlines, JetBlue podría ser una buena nueva alternativa de fusión, teniendo en cuenta el crecimiento de la compañía y el cubrimiento de la costa este, en la cual American Airlines no tiene mucha presencia.

JetBlue, siendo una aerolínea de bajo costo, ha sabido diferenciarse, y como ellos mismos se propusieron, humanizaron el transporte aéreo, revolucionándolo, al menos en Estados Unidos, al punto que actualmente son la sexta aerolínea más grande del país en términos de millas voladas por pasajeros, gracias a un servicio diferenciado y más 'decente' con los pasajeros.

Compra con JetBlue

Se realizó una reserva en Jet Blue desde Nueva York a Miami. Como compañía de bajo costo, no vuela a Miami pero si a Fort Lauderdale que se encuentra a 1 hora de Miami y el precio es mucho menor que comprándolo por ejemplo con American Airlines.

En el primer paso se eligen los vuelos y lo interesante de su web es que independientemente del día que nosotros hayamos ingresado, te ofrece el día donde se encuentra la tarifa más económica.



En el segundo paso ya comienza a ofrecernos los servicios adicionales. Vamos a seleccionar el asiento que queremos que por supuesto tiene un costo. Así seleccionamos ambos asientos, ida y vuelta.



En el siguiente paso se pueden agregar hoteles, autos, seguros y así ir incrementando el valor del pasaje.

Finalmente solo decimos agregar la selección de asiento y lo que en un principio salía usd 237 termina saliendo un poco más de 100 dolares.

¿Con qué más podemos ayudarte?
Agrega vehículos de alquiler, habitaciones de hotel y mucho más.

Añadir adicionales

- Even More® Speed**
Incluido con Even More® Space y la Experiencia Mint.
Ahorra tiempo: La línea de seguridad especial te permite llegar a la puerta rápidamente.
Ver Detalles
- GRATIS**
con Even More Space
- Agrega**
Ver

- Vuela con tu mascota**
Agrega tu mascota a tu itinerario. Sólo una mascota por maleta y por asiento.
Ver Detalles
- ¡quedan 3!**
\$100⁰⁰
por persona

Los cargos adicionales no son reembolsables, a menos que el segmento del vuelo aplicable sea cambiado o cancelado.

Agregar un hotel

PRECIOS BAJOS GARANTIZADOS*

- ✓ Garantía de Precio por Internet*
- ✓ Sin Cargos por Cambio o Cancelación**
- ✓ Resúmenes y Mapas del hotel

Tu itinerario

1 viaje de ida y vuelta:
New York City area (NYC) hasta Fort Lauderdale, FL (FLL)

Salida	Vuelo N°: 371
LGA	FLL
071 0:30 AM	071 9:25 AM

Regreso	Vuelo N°: 272
FLL	LGA
072 8:00 AM	072 8:44 AM

Tarifa aérea (Prestaciones)

Tarifa	\$195.14 x 1 = \$195.14 USD
Impuestos y Cargos	\$42.84 USD
Even More® Space	\$129.99 USD

Adicionales

Even More® Speed	GRATIS
------------------	--------

Total: \$357.98 USD

Hotel

Total:	\$0.00 USD
--------	------------

- Ryanair.⁴¹⁴²

Ryanair es una compañía aérea que fue fundada en 1985 por Tony Ryan, un empresario irlandés. La aerolínea comenzó con un pequeño avión de hélice de 15 plazas volando entre Waterford y Londres Gatwick con la intención de romper el duopolio en los vuelos entre Londres e Irlanda que poseían en aquellos momentos British Airways y Aer Lingus. En 1986 la compañía añadió una segunda ruta, volando entre Dublín y Londres-Luton compitiendo directamente contra British Airways y Aer Lingus.

El número de pasajeros y rutas continuó incrementándose, pero la compañía entró en números rojos y en 1991 se tuvo que reestructurar para salir de la crisis. Michael O'Leary fue el encargado de hacerla rentable de nuevo. Visitó los EE. UU. para estudiar el modelo usado por Southwest Airlines. El secreto de las tarifas

⁴¹ www.ryanair.com

⁴² Hoffmann, Stefanie. The Low-Cost Airline Ryanair: A Critical Evaluation of the Ryanair Phenomenon and Its Future Prospects with Taking the European Airline Industry Into Consideration. GRIN Verlag, 2007.

bajas estaba en: muchas frecuencias diarias por avión, la supresión de la clase business y de los servicios a bordo tales como comidas y prensa. Además se cerraron muchas rutas no rentables.

En 1995, gracias a la adopción del modelo sin servicio a bordo, Ryanair celebró su 10º aniversario con 2,5 millones de pasajeros transportados, habiéndose convertido en el mayor transportista en cada una de sus rutas.

Después de la desregulación de la industria aérea en 1997, Ryanair estaba lista para expandirse hacia el continente. Después del estreno de la compañía en la bolsa de Dublín y en el NASDAQ, comenzó a volar a Nyköping, Sandefjord, Beauvais y Charleroi. La compañía compró 45 nuevos Boeing B737-800 en 1998, el mismo año en que la Asociación de Usuarios de los Transportes Irlandeses la nombró Aerolínea del Año, así como la Aerolínea Mejor Administrada según la revista "International Aviation Week".

La aerolínea lanzó en el 2000 su página de ventas en Internet con la intención de reducir aún más los costes y precios, vendiendo los billetes directamente a los pasajeros, sin las comisiones de las agencias de viajes. Un año después el 75% de las ventas se hacían a través de la web, y actualmente esta cifra es del 98%. También introdujo el billete electrónico en todas sus rutas, dejando de emitir billetes de papel.

Ryanair creó una nueva base de operaciones en Charleroi, cerca de Bruselas en 2001. Ese año también compró 155 nuevos B737-800. En el 2002 abrió 26 nuevas rutas y estableció otra base en el aeropuerto de Hahn, cerca de Fráncfort del Meno. En el 2003 anunció la compra de 100 B737 más, y en febrero abrió una nueva base en Orio al Serio, cerca de Bérgamo, en Italia.

En abril compró su competidor Buzz a la empresa KLM. La expansión continuó con la creación de una nueva base en el Aeropuerto de Estocolmo-Skavsta en Nyköping. A finales del 2003 la aerolínea tenía 127 rutas. En el 2004 se crearon nuevas bases en los aeropuertos de Roma (Aeropuerto de Roma-Ciampino) y Gerona (Aeropuerto de Gerona-Costa Brava), pasando a tener 11 bases.

Ryanair ha crecido notablemente desde su creación en 1985. El dinero recaudado en su inserción en bolsa lo usó para crecer y convertirse en un transportista europeo. Los ingresos han crecido desde €231 millones en 1998 hasta €843 millones en 2003, y los beneficios netos desde €48 millones hasta €239 millones

en el mismo período. En una industria donde la tasa de supervivencia es del 10% y donde grandes aerolíneas como American Airlines o Delta Airlines tienen problemas para dar beneficios desde los atentados del 11 de septiembre de 2001, el éxito de Ryanair ha dejado perplejos a muchos analistas, y sólo es comparable al de otras aerolíneas sin servicio a bordo como Southwest o JetBlue.

El número de pasajeros transportados ha crecido cerca de un 25% cada año durante la década de los 90. La rápida incorporación de nuevas rutas y centros de distribución de pasajeros lo ha permitido. En agosto de 2004 la aerolínea transportó un 20% más pasajeros dentro de Europa que British Airways.

Durante el 2004, Michael O'Leary anunció que una fuerte lucha tendría lugar durante el invierno entre las compañías de bajo costo, de la que sólo sobrevivirían tres o cuatro. Se pensó que entre ellas estarían easyJet y Ryanair. En el segundo trimestre de 2004 la aerolínea dio pérdidas (3,3 millones de €) por primera vez en 15 años. De todas formas se esperaba que con la reciente ampliación de la Unión Europea en 2004 Ryanair se expandiera hacia los nuevos mercados del este.

En febrero de 2005 Ryanair anunció que compraría 70 aviones B-737 más, ya que esperaba aumentar la cifra de pasajeros transportados hasta 70 millones en 2011, para lo que necesitaba crear 2.500 nuevos puestos de trabajo. Además, los aviones servirían para crear nuevas bases por Europa.

Con la nueva temporada de invierno del 2006/2007, Ryanair lanza tres nuevas bases en Europa continental. Marsella (Francia), Madrid (España) y Bremen (Alemania). La sorpresa vino con la decisión repentina de escoger Madrid como nueva base. Era la primera vez que Ryanair se lanzaba a la conquista de un aeropuerto principal, sin subvenciones encubiertas ni subsidios de las autoridades locales y tan repentinamente (anunció la apertura de la base con mes y medio de antelación y no los 5 o 6 meses que suele tomarse de margen al abrir nuevas bases). Solo en esta temporada, Ryanair tenía prevista la recepción de hasta 32 nuevos Boeing 737-800. Durante el 2007 y 2008 el ritmo de apertura de bases continúa con los anuncios de Weeze (Niederrhein), en Alemania; Bristol, Belfast, Birmingham y Bournemouth, en el Reino Unido y Alicante y Valencia, en España.

Además, dentro del mercado español, Ryanair continúa su agresivo plan de expansión en España que esperaba completar antes del 2010. Pretendía transportar solo en España más de 19 millones de pasajeros (entrantes y salientes) gracias a la apertura de 3 bases adicionales a las existentes en su

momento (Gerona y Madrid). La primera de estas nuevas bases estaba prevista para antes de finales de 2007 y lo cierto es que ha cumplido y por partida doble, anunciando a dos ciudades muy cercanas como bases y al mismo tiempo: Alicante y Valencia. Además, en el mes de febrero de 2008 anuncia la apertura de la segunda base en Cataluña y quinta de España: Reus, base desde la que se presentan el mayor número de rutas domésticas entre las españolas. De esta manera, su compromiso de tener 5 bases en España en el 2010 se ha adelantado dos años y el número de rutas desde España asciende ya a más de 200.

Logo

El logo de Ryanair es muy similar al escudo de Irlanda, país en el que se fundó la aerolínea. Dicho escudo es un arpa dorada sobre fondo azul, cuyo parecido puede apreciarse mejor en la bandera que se puede ver en el enlace.

Asociaciones

Ryanair pertenece a la Asociación de Aerolíneas Europeas de Bajo Costo (ELFAA, en inglés, European Low Fares Airlines Association), junto con las siguientes compañías aéreas low cost: bmibaby, easyJet, Flybe, Jet2, Norwegian, Sverigeflyg, Transavia, Vueling y Wizz Air. Sus miembros transportan alrededor de 150 millones de personas al año, más del 35% del tráfico de pasajeros en vuelos entre países europeos.

Competidores

Los mayores rivales son EasyJet, Vueling Airlines, Air Berlin, Germanwings, Transavia.com y Blue Air. En 2004 se crearon 60 nuevas aerolíneas de bajo costo en Europa. A pesar de haber sido tradicionalmente una aerolínea con servicios a bordo, Aer Lingus adoptó esta estrategia en 2002, haciendo mucho más intensa la competición en las rutas con Irlanda, las más rentables para Ryanair.

En septiembre de 2004, easyJet anunció rutas hacia Irlanda por primera vez, pero hacia el Aldergrove en Irlanda del Norte, a donde Ryanair no vuela. La última aerolínea de bajo coste que compitió en estas rutas fue Go Fly, que tuvo que retirarse debido a las continuas pérdidas.

En marzo de 2012, Iberia crea una compañía de bajo coste "Iberia Express", pese a liderar históricamente las críticas en España hacia este mismo modelo de

negocio. Dicha aerolínea se nutre de 12 viejas aeronaves de su compañía matriz, con una edad media de 14.3 años, a la que incorpora 4 aviones Airbus A320-216 de nueva adquisición.

Flota

Al 28 de febrero de 2013, la media de edad de la flota de Ryanair es de 4,3 años, menos de la mitad de la mayoría de aerolíneas tradicionales como Iberia (8.9 años con aviones de hasta 17,6 años), British Airways (13,1 años con aviones de hasta 24,1 años), Air France (10,1 años con aviones de hasta 22,3 años) o Lufthansa (12,2 años con aviones de hasta 23,8 años).

Respecto al número de aeronaves, el tamaño de la flota cuadruplica la flota de Iberia, triplica a Alitalia y es comparable al tamaño de las flotas de British Airways y Lufthansa.

En enero de 2011, Ryanair estableció contactos con fabricantes chinos y rusos, como fabricantes alternativos para ampliar su flota, tras la ruptura de negociaciones con Airbus y Boeing. Se evaluó la posibilidad de adquirir aeronaves Irkut MS-21 o COMAC C919. En junio de 2011, el director general de la compañía, Michael O'Leary, anunció que había firmado un acuerdo con COMAC para cooperar en el desarrollo del C919.

En marzo de 2013, la compañía irlandesa firmó con el fabricante estadounidense Boeing la compra de 175 nuevos aviones B737 Next Generation por un monto de 15.600 millones de dólares. El septiembre de 2014 Ryanair anunció la compra de un centenar de unidades del bimotor de pasillo único B737MAX de Boeing por 11.000 millones de dólares, cantidad que puede doblar si ejecuta la opción de comprar 100 unidades adicionales. Se convertirá así en el mayor operador del mundo de este modelo que competirá con el A320neo de Airbus.

Antes de utilizar única y exclusivamente los Boeing 737-800, Ryanair utilizaba, a la vez que los anteriores, varios Boeing 737-200. La flota histórica de Ryanair se puede observar en la siguiente tabla:

Flota antigua de Ryanair

<u>Avión</u>	<u>Introducido</u>	<u>Retirado</u>
Embraer EMB 110 Bandeirante	1985	1989
Hawker Siddeley HS 748	1986	1989
BAC One-Eleven	1987	1994
ATR 42-300	1989	1991
Boeing 737-200	1994	2005

Destinos

Actualmente tiene más de 1500 rutas entre 147 aeropuertos (opera en torno a mil vuelos cada día). Su base principal está en el Aeropuerto de Londres-Stansted (STN). Ryanair tiene otras bases a lo largo de Europa, en Gerona (GRO), Valencia (VLC), Dublín (DUB), Fráncfort del Meno (HHN), Luton (LTN), Bérgamo (BGY), Glasgow (PIK), Roma (CIA), Shannon (SNN), Nyköping (NYO), Alicante (ALC), Reus (REU), Madrid (MAD), Oporto (OPO), Charleroi (CRL), Málaga (AGP), Sevilla (SVQ) y Palma de Mallorca (PMI) y en abril de 2012, se inaugura nueva base en España, en el Aeropuerto de Asturias, con ruta a Madrid, quitándole el monopolio a Iberia y a Barcelona, quitándole también el monopolio a Vueling.

De todas las rutas, la Dublín-Londres es la que más ocupación tiene y la más rentable. Esto es debido a la gran cantidad de irlandeses que viven en Inglaterra; y el gran número de irlandeses que usan esta ruta para conectar con otros vuelos a otros lugares de Europa.

Ejemplo: Proceso de vuelo con Ryanair

En este caso, se trata de un vuelo entre Roma y Madrid. Al escoger el único vuelo del día para ese trayecto, por un valor de € 37.74, inmediatamente se abre una ventana emergente en la que se me ofrecen diferentes hoteles en mi ciudad de destino, en este caso Madrid. Al confirmar mi selección, los valores de vuelo se incrementan, gracias a diferentes cargos y tarifas administrativas que suben el valor a € 45.99.

En la siguiente página, se me piden mis datos para la emisión de tiquete. En esta fase debo escoger si quiero llevar equipaje facturado, si quiero tener prioridad en el abordaje del vuelo, si quiero adquirir un seguro de viajes y si deseo que me envíen mi itinerario a mi número celular ó a mi correo electrónico. En este ejemplo

he decidido llevar una maleta de 20 kilos (€ 25), abordar dentro de los primeros el avión (€ 5), comprar el seguro de viaje (€ 18.49) y contratar el servicio de envío de un SMS con mi itinerario (€ 1.50).

La siguiente página me ofrece comprar una maleta de mano que cumple con las reglamentaciones de la aerolínea en cuanto a tamaño. Hay dos opciones, una maleta dura Samsonite de € 99 y otra blanda de € 59.99

Finalmente, para finalizar el proceso de reserva, Hertz me ofrece vehículos de alquiler en Madrid. Decido, en mi ejemplo, alquilar uno por € 55.39 Finalmente, mi vuelo termina costando, con todos los cargos adicionales incluidos, una suma de € 252.60, más de cinco veces el precio inicial.

✈ Vuelo	
Ida	11/12/2012 09:30
Roma (Ciampino) » Madrid T1	
Tarifa:	37.74 EUR
Cargo UE261 :	2.00 EUR
Facturación Online :	6.00 EUR
ETS Levy:	0.25 EUR
Impuestos/Tasas:	0.00 EUR
Sub Total:	45.99 EUR
TARIFA DE DESCUENTO:	-3.77 EUR
Servicios (vencido):	30.00 EUR
1 x 1a Maleta Facturada (20kg)	25.00 EUR
1 x Prioridad De Embarque	5.00 EUR
Precio total:	72.22 EUR
📄 Extras de viaje	
1 x Mensaje de texto SMS	1.50 EUR
1 x Maleta dura F'Lite	99.00 EUR
1 x Seguro de viaje PLUS	18.49 EUR
1 x Administration fee	6.00 EUR
🚗 Alquiler de vehículos	
Description:	A - HYUNDAI I10 OR SIMILAR
Driver:	DR Chester Lucumí
Precio total (details):	55.39 EUR
	[Remove]
✈ Precio total	
Precio total	252.60 EUR
Incluida la Cuota de Administración	

Hay que tener en cuenta que si hubiera decidido no adquirir ninguno de los servicios adicionales (maleta, abordaje prioritario, seguro, SMS, maleta, alquiler de auto), el valor del vuelo no hubiera sobrepasado los € 50, pero lo que vale la pena

ver es la cantidad de servicios adicionales que son ofrecidos, y que en muchos casos es prácticamente obligatorio comprar (equipaje facturado, por ejemplo). A eso hay que sumar que la aerolínea cobra una multa de € 40 para quienes no llevan su pase de abordar impreso, además de los altísimos cobros por exceso de equipaje.

Ya dentro del avión, me ofrecerán comida y bebidas con cargo, entre otros. Al final, lo que pagué por mi vuelo entre Roma y Madrid es apenas un pequeño porcentaje dentro del costo final de todo el itinerario. Insisto, esto en el caso de aceptar todos los costos adicionales que me ofrecieron, ninguno de los cuales es obligatorio de tomar.

- AirAsia⁴³

AirAsia es una aerolínea de bajo costo con sede en Sepang, Malasia. El grupo opera vuelos regulares tanto domésticos como internacionales a 100 destinos en 22 países. Su base de operaciones está en el terminal klia2 del Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur. Sus aerolíneas afiliadas son Thai AirAsia, Indonesia AirAsia, AirAsia Philippines, AirAsia Zest y AirAsia India, y su principal subsidiaria es AirAsia X.

AirAsia fue registrada en 1994 por el conglomerado estatal malasio DRB-Hicom y comenzó a operar dos años más tarde.

En el 2001 Tony Fernandez le compró Air Asia al Gobierno malayo, la compañía contaba con poco más que dos ruinosos Boeing 737, las nóminas de un puñado de trabajadores desmotivados y una deuda de 11 millones de dólares. Corría el 8 de septiembre de 2001 y este empresario treintañero de Kuala Lumpur, hijo de portugueses y educado en Londres, desembolsó la cifra simbólica de 1 ringgit (unos 20 céntimos de euro) por la aerolínea. Tres días después, los atentados de las Torres Gemelas y el consecuente revés que sufrió el sector aéreo transformaron su inversión: la aventura pasaba de arriesgada a suicida.

⁴³ www.airasia.com

Fernandez imprimió una nueva dinámica a la compañía aérea y en 2002 empezó a presentar beneficios y abrir nuevas rutas y destinos, y establecer alianzas en los países de la región.

El 8 de diciembre de 2004, nació AirAsia Indonesia con el código QZ. AirAsia Indonesia es una sociedad de riesgo compartido entre AirAsia International y PT. Awair International, con presencia en los aeropuertos de Yakarta, Bandung, Bali, Medan y Surabaya.

El 27 de septiembre de 2008, la empresa de Fernandez anunció la apertura de 106 nuevas rutas a la lista que operaba entonces y que contaba con 60 destinos.

En la actualidad AirAsia es la primera y mayor aerolínea de bajo coste de Asia, que ha transportado más de 230 millones de viajeros y opera orgulloso una flota de Airbus A320.

Fernandez intentó en 2011 establecer una alianza con la estatal Malaysia Airlines que truncó el Gobierno del primer ministro Najib Razak.

Bajo el lema “Todo el mundo puede volar” e inspirada en las “low-cost” europeas, la aventura de Fernandez no es sólo la historia de moda en la prensa económica del Sudeste Asiático, sino también una bendición para aquellos que buscan vuelos baratos para uno de los 115 destinos (y creciendo) a los que viaja su compañía. Las tarifas, que han contribuido a pulverizar los costes de moverse por el continente, suelen ser menos de la mitad que las de sus competidoras, con un servicio austero (pero eficaz) y sin grandes retrasos.

Por precios que rondan los 80 euros por trayecto se puede volar entre Tailandia, Indonesia, Birmania, Brunei, Malasia, Vietnam, China, Filipinas, Singapur, Camboya... Y pagando un poco más del doble se llega hasta Australia y Europa (Londres), ya que Air Asia es quizá la única “low cost” interoceánica: está presente ya en tres continentes y sus ambiciones abarcan el resto del globo. Fernandez pretende expandirse hasta América, Oriente Medio y África. Según se dice en la prensa especializada, habría empezado ya a negociar con el JFK de Nueva York y con dos aeropuertos de California. La compañía ha recibido varios premios internacionales (como el del “Internacional Herald Tribune y el de Bussiness Week), no sólo por el modelo de negocio sino también por los estándares de calidad del servicio.

Air Asia ha copiado muchas de las ideas de las “low cost” europeas, pero ha llevado más allá el concepto, aprovechando una legislación y un mercado laboral más flexibles. También ha innovado en los servicios de pago adicional. Por

ejemplo, elegir el asiento tiene un costo (por supuesto, los sitios más cómodos son los más caros), así como beber y comer a bordo, facturar maletas, obtener un seguro de cancelación o de accidente y un sinnúmero de “extras” que pueden encarecer el precio final.

Con todo, sigue siendo más barata que el resto y, al contrario que muchas de las aerolíneas de bajo costo europeas, Air Asia opera en los principales aeropuertos (excepto en Kuala Lumpur, donde ha construido una “terminal privada” propia. Otra de las diferencias respecto a las “low-cost” del Viejo Continente es que los precios de los suplementos son más que razonables, por lo que la mayoría de los pasajeros se animan a picar o beber algo durante el trayecto, se deciden a facturar todas las maletas que necesitan y suelen pagar sin pestañear el seguro, cuyo costo es de dos euros por trayecto.

Flota

La flota de AirAsia, a diciembre de 2014 consiste únicamente en Airbus A320, teniendo 169 de estas aeronaves.

Su flota es una de las más jóvenes de la región, con un promedio de vida de 3,5 años, y que tiene apalabrados 200 Airbus A320neo.

Publicidad

Los escándalos se tapan con una importante inversión publicitaria y con esfuerzos en promoción y motivación de los desplazamientos. Por ejemplo, durante la crisis que sufrió el sector turístico tailandés tras las revueltas de hace algunos meses, Air Asia regaló cientos de billetes a Bangkok y las islas del sur para devolverle vigor a la industria. También son constantes las promociones y ofertas para asistir a conciertos, espectáculos deportivos (como la Fórmula 1), festivales culturales y cualquier tipo de evento que tenga lugar en las ciudades donde operan sus vuelos.

“No estamos entrando en el mercado de las líneas aéreas asiáticas, simplemente estamos creando un nuevo mercado, para gente que no se había planteado volar o que sólo lo hacía ocasionalmente”, insisten con modestia sus directivos, a quienes Fernandez obliga a cumplir una curiosa disciplina a la que él mismo se somete. Desafiando la obsesión por las jerarquías que impera en Oriente, en Air Asia todos están obligados a pasar un rato al mes trabajando en los últimos escalafones de la cadena. Así, no es extraño encontrarse a la persona que ostenta

una de las 20 primeras fortunas de Malasia con un uniforme y cargando maletas, sirviendo sándwiches a bordo o chequeando vuelos en los mostradores. Todos, incluidos pilotos y ejecutivos, tienen que pasar periódicamente por lo mismo. La “democratización de la aeronáutica” es una de las expresiones preferidas de Fernandez.

Ejemplo de compra en Air Asia

Este es el resumen de la compra de dos pasajes desde Phuket a Singapur. En el primer paso se eligen los vuelos (que previamente aclara el valor de ese tramo por día, con esto si uno tiene flexibilidad de días para volar puede elegir el más económico).

En el segundo paso ofrece servicios adicionales, como en este caso real que se muestra a continuación solo he comprado la selección de asientos.

En el tercer paso, al no comprar ningún otro servicio adicional, se incorporan los impuestos más el cargo por servicio y muestra la totalidad del pasaje.

Como en el caso de Ryanair, acá también uno puede no comprar servicios adicionales y pagar solo el pasaje y los impuestos. Y el resto se puede abonar en el aeropuerto, como por ejemplo el despacho de una valija.

Es interesante ver que en la compra del pasaje como la mayoría de las aerolíneas de bajo costo, no cuenta con número de ticket electrónico, solo es una reserva. Esto se debe a que para ahorrar costos, como se vio en el estudio del modelo, las aerolíneas de bajo costo no cuentan con un servicio de GDS (sistema de distribución global, Amadeus o Sabre son los más usados), esto hace que los tickets solo puedan ser emitidos por la misma compañía transportadora.



Travel Itinerary

 Skip the queues! Web Check-In 14 days before departure	 Be on time! Counter closes 1 hour before departure	 Get the seat you want with Pick A Seat	 30% less for Pre-booked Meals	 Save up to 66% when you pre-book online	 Check & change online via Manage My Booking
---	---	---	---	---	--

Booking Details



Booking Number:

AYEWNT

Booking Date : Sat 23 Feb 2013
Name : Jessica Valeria , Ivani
Address : tronador 918 2B, capital federal, buenos aires, buenos aires, 1427, Argentina
Contact : 541145535067 (tel) 54111556380649 (mobile) 54 (fax) 54 (work phone)
Email : jessicaivani@hotmail.com

Guest Details

0 details infant

1. MS JESICA VALERIA, IVANI

2. MR ESTEBAN JAVIER, CIRELLO

Flight Details

	Flight	Departing	Arriving
	FD2956	Phuket (HKT) Phuket Sat 30 Mar 2013, 0650 hrs (9:50AM)	Singapore (SIN) Changi Airport - Terminal 1 Sat 30 Mar 2013, 1235 hrs (12:35PM)

In-flight services on next page



Travel Itinerary

BIG

Be a BIG Shot.
Join AirAsia
BIG Loyalty
Programme

More than
hotels, tours
& activities
AirAsiaGo.com

Hate the call
centre? Then
AskAirAsia.com

AirAsia insure
We've got
you covered

**Exclusive
sale updates**
Be an AirAsia
member now!

AirAsia Mobile
Connect with us
wherever
you are!

In-Flight Services				
Guest	ASR	Phuket	Singapore	ASR
MS JESICA VALERIA, IVANI	17D			
MR ESTEBAN JAVIER, CIRELLO	17E			



The AirAsia Co Ltd
89 Moo 5, 1st Floor, OSC Building
Kingkew Road, Ratchaburi, Bangkok
10540 Samutprakarn, Thailand

Payment	
Flight	
2 Guest	4300.00 THB
Airport Tax	1400.00 THB
Fuel Surcharge	440.00 THB
Sub Total	6140.00 THB
Services & Fees	
2 x Pick A Seat	130.00 THB
2 x Processing Fee	160.00 THB
Sub Total	290.00 THB
Total Amount	6430.00 THB
Total Paid	6430.00 THB
Balance	0.00 THB

Confirmation	
Date	Sat 23 Feb 2013
Type	Visa
Amount	226.69 USD



Travel Advice

Fare Rules

Must Know

- Use our Self Check-In facilities, log onto our website on the facilities available
- Check-in deadlines may vary at different airports and for particular flights. It is your responsibility to ensure that you comply with these deadlines.
- Do not carry any liquids, aerosols and gels more than 100ml in your cabin baggage
- Some airports have long queues due to complex security checks. We suggest that you check-in early and proceed immediately to the departure gate or you may risk being left behind in security.
- Each piece/item of checked baggage shall not exceed 32 kg.
- Guests may not use the unused checked baggage weight of other guests unless travelling on the same itinerary.
- Certain sporting equipment up to 20 kg is subject to a Sports Equipment Fee which can only be purchased upon check-in;
- Guests are strongly advised not to check in goods which are valuable and fragile as baggage.
- You are responsible for obtaining all entry and exit visas, health and other required documents including ensuring that your passport validity meets the destination's entry requirements.
- Please contact the consulate/embassy of the destination country for more information.
- Our full Terms and Conditions of Carriage will apply. For full details please visit www.airasia.com

8.2. Segunda etapa: estudio de la viabilidad del modelo en el mercado Argentino

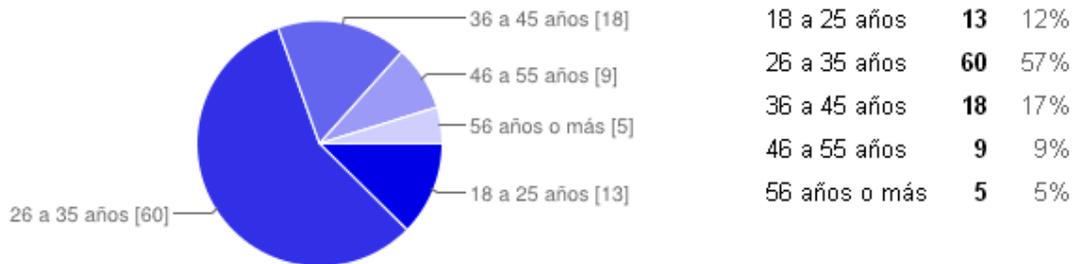
8.2.1 Encuestas: resultados, cuadros y análisis.

Resultados de la encuesta y sus cuadros para el análisis:

Se realizaron 105 encuestas con la finalidad de poder evaluar la viabilidad de este modelo de compañía aérea que venimos estudiando en un mercado como el de Argentina.

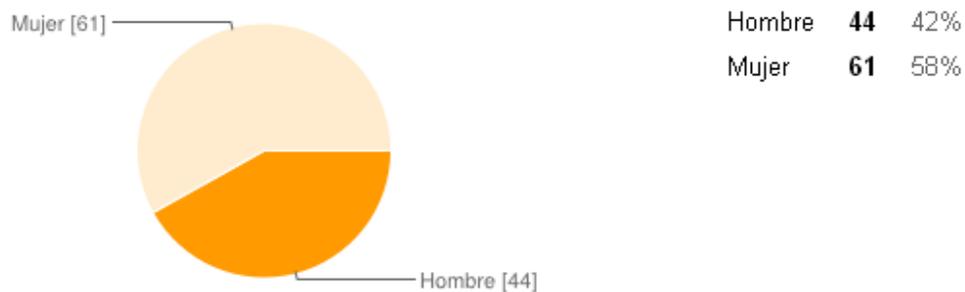
Edad de las personas que contestaron:

Más de la mitad están entre el rango joven de 26 a 35 años.



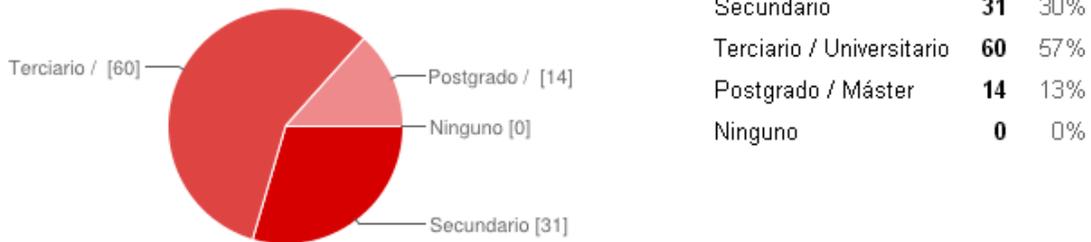
Sexo:

El 60% de las respuestas corresponde a población femenina.



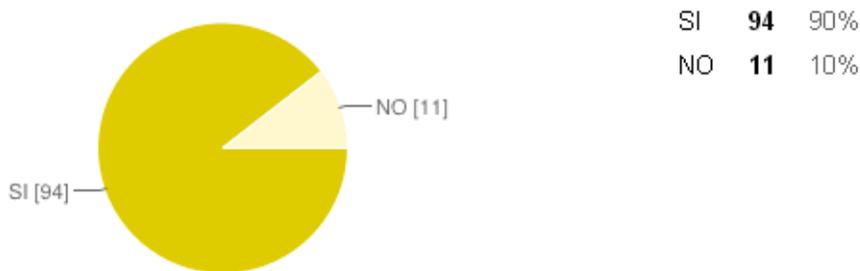
Titulo obtenido:

El 60% de la población tiene título terciario o universitario.



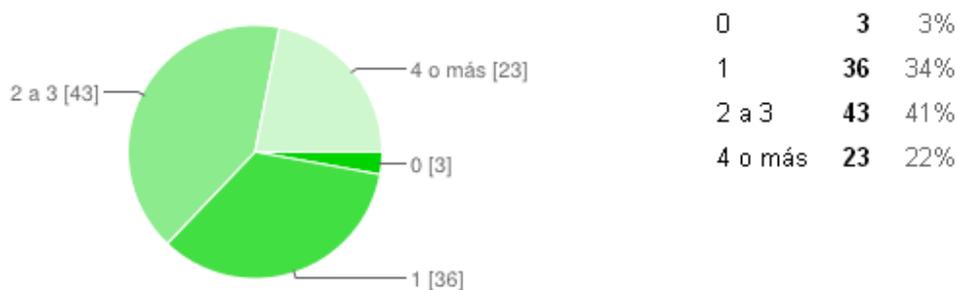
Compra por internet:

El 90% de la población compra hoy en día por internet.



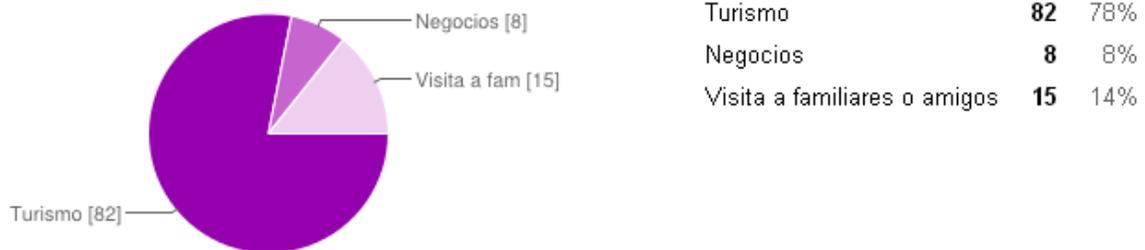
Cuántas veces viaja por año:

El 40% de las personas encuestadas viaja entre 2 y 3 veces al año.



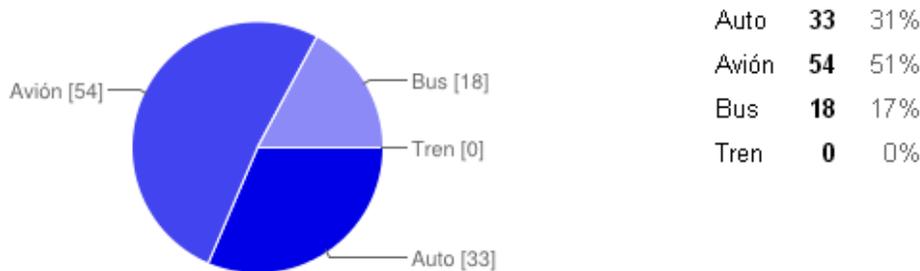
Motivo del viaje:

Casi el 80% de las personas que viaja lo hacen por turismo.



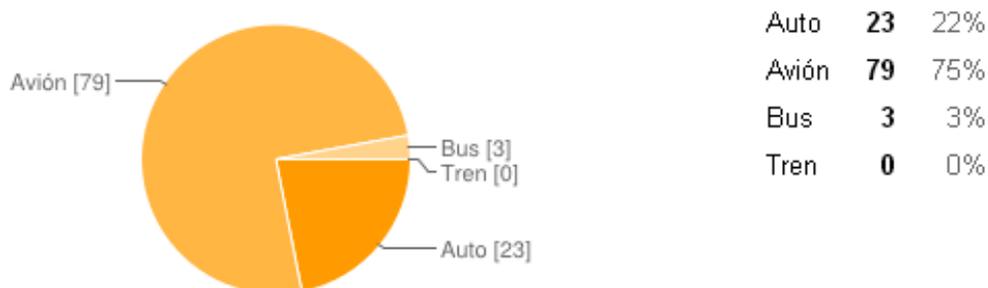
Medio de transporte que usa generalmente para viajes de más de cuatro horas:

El 50% de las personas utiliza el avión como medio de transporte para viajes de media y larga distancia.



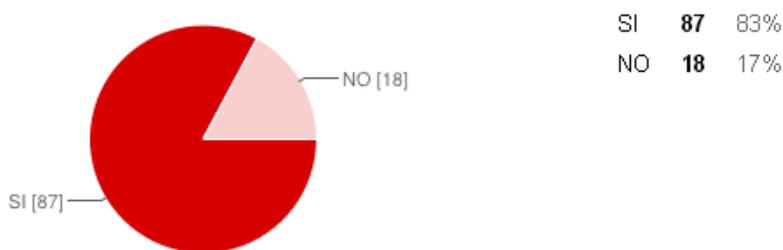
Medio de transporte que prefiere usar independientemente del valor del pasaje:

El 75% de las personas prefieren viajar en avión independientemente del costo y de poder hacerlo.



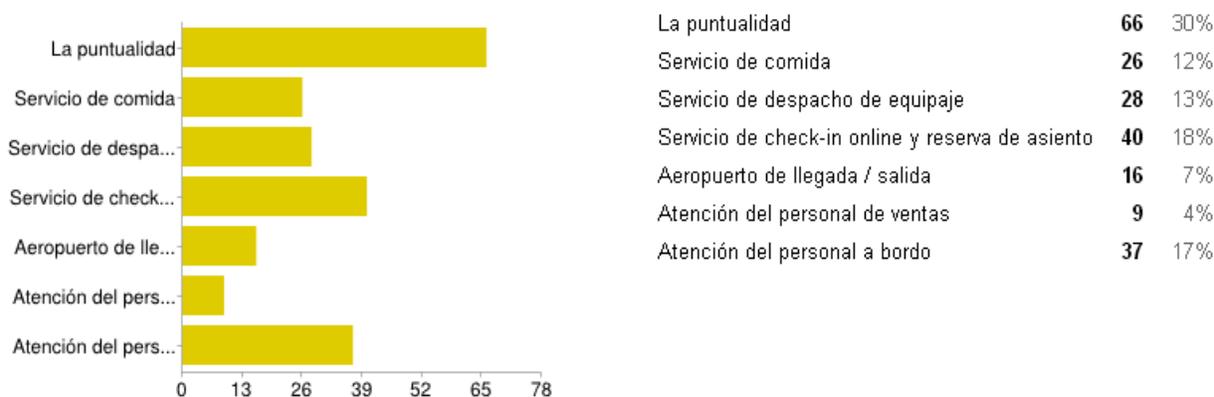
Viaja en Avión:

El 80% de las personas viaja o ha viajado en avión.



Que es lo que más valora, si la respuesta anterior fue un si:

De las personas que viajan en avión el 30% lo que más valora es que el avión salga y llegue puntualmente. Luego casi el 20% valora el check-in online y poder reservar su asiento.



Cuál de las siguientes condiciones aceptaría, si el precio del pasaje aéreo de cabotaje en Argentina fuese menor:

Casi al 40% de las personas no le molestaría pagar por el servicio de comida en el avión y un 30% aceptaría comprar y tener un servicio de post venta por internet.



La encuesta nos da mucha información con la cual iremos trabajando para ver si el modelo sería viable según el punto de vista de los pasajeros, o sea de la demanda que consumiría este tipo de compañía aérea de bajo costo. A continuación el análisis de estas respuestas.

Lo primero que podemos ver es que la mitad de las personas encuestadas son jóvenes de 26 a 35 años y que tienen estudios terciarios o universitarios. Esto es interesante porque por lo general a la gente joven no le molesta sacrificar servicio y confort por pagar menos por un pasaje de avión.

Lo segundo muy importante que vemos en las respuesta es que el 90% de la gente encuestada compra por internet. Esta condición es fundamental para que el modelo sea viable ya que la forma de comercializar de una compañía aérea de bajo costo es vía internet mayormente, aunque tengan un call center. Pero no tienen oficinas de ventas, ya que el costo se incrementa.

Lo tercero que podemos ver es que el 60% de la gente viaja 2 o más veces por año y el 90% lo hace por turismo o para visitar familiares y amigos. Esta conclusión es muy interesante porque esta población estaría dispuesta a viajar en fechas y horarios donde el pasaje es más económico. Así estaríamos compensando el problema de la estacionalidad y podríamos también derivar demanda para los días donde los vuelos están con un factor de ocupación más bajo.

Lo cuarto que podemos rescatar del cruce de información es que del 95% de la gente que viaja, el 50% lo hace en avión, el restante 50% lo hace en bus o auto. O sea que la demanda actual de la gente que viaja en avión es del 50% de los encuestados. Pero si vemos la respuesta siguiente ese 50% se eleva a un 75% de las personas que elegirían el avión en vez del auto o el bus, pero que hoy no lo hacen por un tema económico. Con lo cual vemos que la demanda potencial para subir al avión existe y es de un 25% superior a lo que es hoy, pero está limitada por un tema del precio del pasaje.

Lo último que podemos ver de las respuestas es que si bien el 80% de los encuestados viaja en avión, el 30% de ellos lo que más valora a la hora de viajar en avión es la puntualidad y casi un 20% valora poder hacer el check in web y reserva de asiento. Casi otro 20% valora la atención a bordo. Esto es importante destacarlo porque los pilares del modelo de bajo costo se basan en gestionar la venta y el chequeo por internet y destacar como ventaja competitiva la puntualidad. Solo un 4% valora la atención del personal de ventas, con lo cual es un porcentaje muy pequeño. Cuando vemos que servicios estarían dispuestos a aceptar si el precio del pasaje fuese menor, el 40% no tendría problema en pagar por la comida abordo y el 30% gestionar venta y post venta por internet. Solo un 6% por ciento le da importancia al servicio de conexión de vuelos, aunque estaría dispuesta a renunciar a esto por un precio más bajo, teniendo en cuenta que el modelo de bajo costo no ofrece este servicio, no solo por el costo del mismo sino porque reduce la utilización de los aviones.

Los resultados de la encuesta son muy alentadores para la viabilidad del modelo de compañía aérea de bajo costo en Argentina. Creo que hay una demanda potencial en caso de que este modelo existiera en nuestro país. Incluso si las compañías tradicionales pudieran cobrar menos por un pasaje aéreo habría una demanda que está latente esperando que esto ocurra.

8.2.2 Entrevistas.

Se realizaron dos entrevistas a líderes en la industria aérea. Uno de ellos con Base en Chile y encargado de las rutas regionales y el otro en Argentina encargado de la venta del doméstico de dicho país. A ambos casos se les dio la libertad de exponer o no sus nombres en el presente trabajo teniendo en cuenta que se prioriza la calidad de la información y esta puede comprometerlos. Por ello es que tanto los entrevistados como quien realiza el presente trabajo preferimos no exponer los nombres aunque si se detallan otros datos de los entrevistados.

Primer entrevistado:

1. ¿Edad y sexo?

52 años, masculino.

2. ¿Profesión?

Licenciado en Administración.

3. ¿Empresa en la que trabaja, puesto y antigüedad en el mismo?

Lan Argentina, Gerente comercial, 8 años en el puesto.

4. ¿Principales tareas que desarrolla en su puesto?

A su cargo tiene las oficinas de venta Lantours (que desde el 2011 se convirtieron en operadores de turismo mayorista y minorista, pudiendo vender no solo pasajes aéreos sino también hoteles, excursiones, traslados, cruceros, etc) y el departamento de Trotamundos (la agencia de viajes para los empleados de la compañía). Tiene un subgerente de oficinas y 3 jefes a cargo.

Dentro de la Gerencia se ve todo lo referente al funcionamiento de las oficinas de venta. Desde las cuestiones con el personal (actualmente LanTours tiene 18 oficinas de venta en el país y 3 Islas en shoppings). Nuevas aperturas y cierres de oficinas o Islas. La venta de pasajes como de servicios terrestres que complementan ese pasaje. Estudiar cada punto de venta, ver las problemáticas o los puntos fuertes, empujar con diferentes acciones de marketing los puntos de ventas nuevos que son los más difíciles de nivelar. Esta gerencia se nutre del apoyo y trabajo de muchas otras áreas de la compañía como Recursos Humanos,

Marketing, Desarrollo de Canales, Legales, Administracion, Infraestructura entre otros.

5. ¿Cómo ve la industria aérea en la Argentina?

La Argentina es un país muy extenso, con lo cual eso favorece al desarrollo de la aviación, mismo con la inmigración de las provincias hacia la Capital Federal y Buenos Aires, hoy tenemos un buen flujo de personas que viaja al interior y desde el mismo a ver a sus familiares y amigos. Como todo país muy cíclico, tiene épocas buenas y no tan buenas, con todas las restricciones al turismo en este país (problemas para comprar divisas, diferenciación de tarifa del ticket aéreo para extranjeros, impuesto del 35%, etc) más los problemas económicos que pasa la sociedad, los viajes se recienten y la industria es una de las primeras necesidades no básicas que la gente suele prescindir en momentos de crisis.

Más allá de esta situación, hoy en la Argentina existen dos grandes compañías volando en el doméstico, estas son Aerolíneas Argentinas y Lan Argentina, la primera se encuentra en un plan de renovación de flota e incorporación de nuevos aviones, esto favorece en gran manera a la imagen de esta aerolínea que en los últimos años se vio bastante perjudicada. Han hecho muy buenos cambios, no solo en su flota e imagen, sino también a nivel marketing, apertura de puntos de venta, su página web entre otras. Como se cree con subsidio del estado. Para Lan Argentina, la situación no está fácil, está atravesando diferentes problemas que tiene por ser una compañía extranjera. Hoy se encuentra en una situación donde no puede renovar su flota de aviones, no puede traer aviones nuevos y se ve perjudicada con temas como el hangar, las mangas en aeroparque y Ezeiza, la cantidad limitada de puestos para el chequeo de pasajeros en estos dos aeropuertos, entre otros temas.

Otro problema que tiene la aviación en la argentina es que las tarifas de los pasajes está regulada por el gobierno, esto quiere decir que existe un mínimo y máximo para cobrar un ticket de avión. Con esta restricción, no se puede llenar el avión con precios económicos, como si se hace en otros países. Este es un gran impedimento para desarrollar la industria aérea en nuestro país, hay mucha gente que le gustaría viajar en avión, en vez de viajar en micro, pero no puede hacerlo por el costo del pasaje.

6. ¿Alguna vez ha viajado en alguna compañía de bajo costo?

Si, en Europa en unas vacaciones de familia. Hizo algunos tramos con Ryanair. El servicio excelente, muy puntuales.

7. Según su opinión cree que un modelo de compañía aérea de bajo costo sería viable en Argentina?

Como están dadas las condiciones hoy no lo ve posible. Si bien no conoce al detalle el funcionamiento de estas aerolíneas, si conoce en general como reducen costos para poder vender un pasaje de avión a precios muy, pero muy baratos. La

ganancia de estas aerolíneas no pasa por el cobro del ticket sino por facturar los extras que se venden antes y durante el vuelo.

Mientras en Argentina siga habiendo tantas restricciones al turismo y la aviación, no cree que se pueda desarrollar un modelo de bajo costo porque tampoco está creada la demanda para subir a los vuelos, y esto tampoco se realiza de un día para el otro. La Argentina tiene que primero seguir desarrollando la aviación tradicional, para luego si pensar en desarrollar un mercado como hoy tienen otros continentes y países del mundo. Hay mucho camino previo que se debe recorrer.

Segundo entrevistado:

1. ¿Edad y sexo?

38 años, masculino.

2. ¿Profesión?

Ingeniero Industrial.

3. ¿Empresa en la que trabaja, puesto y antigüedad en el mismo?

Latam Airlines Group, Gerente de Revenue, 2 años en el puesto.

4. ¿Principales tareas que desarrolla en su puesto?

El puesto es con base en Chile y su responsabilidad son las rutas regionales de todo el grupo Latam. Dentro de las tareas debe responder por como se encuentran hoy las rutas regionales, por ejemplo las que van de Chile a Argentina, Brasil, Peru, Colombia y Ecuador y las rutas entre estos países que son para Latam las más importantes de la región. Se estudia cuantos vuelos por semana es conveniente que haya entre diferentes países, por ejemplo una de las rutas mas importantes para el grupo es la que une Santiago de Chile con San Pablo, existen aproximadamente 7 vuelos diarios que unen estos dos países. Lo mismo sucede con Buenos Aires y Santiago, existen actualmente 6 vuelos diarios que unen estas ciudades. Su equipo se ocupa del estudio de las rutas, la competencia, los factores de ocupación de los vuelos y con toda esa información se estudian las rutas y se toman las decisiones de donde y cuanto volar en las rutas regionales.

5. ¿Cómo ve la industria aérea en la Argentina?

Como hace dos años que vive en Chile, pero es argentino, ve la industria Argentina desde otra perspectiva, o del otro lado de la cordillera. Lo que pasa en la Argentina, si bien es particular por una cuestión gubernamental, no difiere mucho de cómo está en general hoy la industria en la región. Dejando fuera a Brasil, que es donde hoy se encuentra más desarrollada esta industria, el resto de

los países de la región todavía tienen mucho por hacer, me refiero sobre todo a Chile, Argentina, Peru, Ecuador y Paraguay.

En el mercado de Argentina, y con la experiencia que este puesto le ha dado, en donde puede ver otros mercados, cree que la situación es bastante particular. Existe un porcentaje de la población que le gusta y viaja con cierta frecuencia, pero también existen algunos otros problemas que dificultan el desarrollo masivo de esta industria. Se refiere a poder llegar con el avión a toda la población y no que el avión sea para unos pocos con un nivel económico medio-alto. Para poder masificar la industria, se tienen que dar cambios a nivel sociedad y gubernamental. Hay restricciones que el gobierno impone a nivel precios, sindicatos que dificultan la tarea de las aerolíneas. Donde restringen su operar día a día y donde no pueden operar con cierta libertad para desarrollar la industria. Por ejemplo en Chile, en temporada baja, salen ofertas de pasajes para volar dentro de Chile por 30 dólares, con el objetivo de llenar los aviones en temporada baja y dar la oportunidad de viajar a toda la población. Este tipo de promociones no pueden realizarse en Argentina por un tema de restricción de la tarifa mínima que se debe cobrar en un pasaje aéreo.

6. ¿Alguna vez ha viajado en alguna compañía de bajo costo?

Si, vivió varios años en Estados Unidos, Washington, y aprovecho a viajar mucho dentro del País. Utilizaba por lo general Virgin o Jet Blue que son muy económicas y excelentes. Sobre todo para viajes cortos en donde no se necesitan tener un gran servicio abordo.

7. Según su opinión cree que un modelo de compañía aérea de bajo costo sería viable en Argentina.

Ve un poco lejos la posibilidad de que un modelo de esas características se pueda implementar en la Argentina como se encuentra hoy la situación de este país. Más allá de que se deberían sacar las restricciones a la tarifa, hay otras cosas a tener en cuenta. Se deberían mejorar los aeropuertos, algunos de ellos están siendo utilizados a su máxima capacidad, como es Aeroparque, se deberían crear aeropuertos secundarios, realizar mejoras de infraestructura para la incorporación de mangas, cintas para equipajes, etc. Los aeropuertos del interior, salvo Córdoba no cuentan con ninguno de estos dos servicios básicos para que este modelo de compañía de bajo costo pueda funcionar.

También cree que hay mucho trabajo para hacer con la oferta y la demanda para que funcionen correctamente. Si se incorpora más oferta de asientos y se libera el mínimo de la tarifa, si no hay una demanda que regule el precio, las compañías tradicionales estarían en serios problemas. Hoy los vuelos en el cabotaje de Argentina suelen salir con varios asientos libres, esto es un claro ejemplo que hoy sobra oferta y no existe una demanda real para satisfacerla, creo que existe esa demanda potencial, pero hoy no se puede concretar por todas estas restricciones. Cree que Argentina tiene buenas condiciones para poder algún día tener una industria aérea sólida, donde convivan las aerolíneas tradicionales y las de bajo

costo. No creo que sea algo imposible pero si va a requerir tiempo y que se generen cambios en el manejo de la industria.

8.2.3 Estudio de las leyes y regulaciones aeronáuticas en Argentina.

En el estudio de las leyes que regulan la industria aeronáutica en Argentina, vemos que existen en algunos casos trabas y en otros compromisos por parte del estado para que esta industria crezca y se permita el ingreso de nuevas compañías al mercado.

Comenzando a analizar el tema de la regulación de la tarifa, vemos en la Ley 17285, artículo 109 que los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica en la Argentina que regula esta industria es la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil). El gobierno Argentino deberá aprobar la incorporación de una nueva compañía aérea, la cual debe ser de nacionalidad Argentina, las rutas domésticas y regionales que podrá volar al igual que las frecuencias y las tarifas.

En el artículo 129 de la misma ley habla sobre las empresas extranjeras y dice que estas podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación Argentina sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda. La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

El artículo 133 inciso 7 de la ley 17285 dice que las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica. Al efecto le corresponde: Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.

En la Ley 19030 desde el artículo 22 hasta el 27 inclusive también habla de la regulación de la tarifa. Para la fijación de las tarifas a regir en la prestación de los servicios de transporte aéreo de carácter internacional que operen desde la República Argentina, la autoridad nacional competente tendrá en cuenta los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores nacionales. No se permitirá a un explotador de bandera extranjera aplicar tarifas inferiores a las vigentes para el transportador nacional en similares servicios. A servicios equivalentes deberán siempre corresponder iguales tarifas. En lo que se relaciona

con la aplicación de las tarifas, se adoptarán las medidas tendientes a evitar que en la práctica, los explotadores aéreos puedan desvirtuarlas por medios directos o indirectos. Se podrán fijar tarifas especiales a los efectos de facilitar determinados tráficos de pasajeros y la importación y exportación de productos que resulten de interés general para la Nación.

La Ley 17285 también regula a los empleados bajo relación de dependencia que se desempeñan en la industria. El artículo 76 dice que las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva. En el artículo 87 regula las relaciones laborales del personal aeronáutico y dice que será regida por las leyes de la materia. El artículo 106 aclara que en los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

La Ley también regula a los aeropuertos, su uso, la seguridad, las obras de infraestructura, el cobro de tasas entre otros temas.

En la Ley 17285 artículo 13 dice que la planificación, habilitación, contralor y ejecución de los servicios, estarán a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica.

Sin embargo, ésta podrá, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquéllos. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios. El Poder Ejecutivo determinará estos servicios y los importes a satisfacer por su prestación.

En la Ley 13040, artículos 4 y 5 dice que el Poder Ejecutivo por medio de la Secretaría de Aeronáutica, queda facultado para fijar las contribuciones de mejoras originadas por la construcción de aeropuertos y aeródromos de propiedad nacional, en forma proporcional a las distintas categorías de los mismos, hasta un ámbito radial máximo de 15 kilómetros, ajustándose a la revaluación que se haga tres años después de habilitadas las obras al servicio público, excluidas las mejoras. Cuando los aeropuertos o aeródromos nacionales se encuentren en territorio de provincias, el Poder Ejecutivo, por medio de la Secretaría de Aeronáutica, gestionará los convenios necesarios para la fijación, recaudación y distribución de las correspondientes contribuciones de mejoras.

En la Ley 26102, artículo 1 habla sobre la seguridad aeroportuaria, esta debe ser resguardada y garantizada por el Estado nacional a través de las instituciones públicas y organismos de carácter policial, de seguridad, regulación y/o supervisión, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma.

En la Ley 19.030 se faculta al Estado Nacional para regular el transporte aéreo en todos sus aspectos. El artículo 1 dice que La República Argentina adopta como política nacional de transporte aéreo de carácter comercial la que se determina en la presente ley, para regular esa actividad en todos sus aspectos, tanto con relación a los servicios internacionales como internos, manteniéndose la adecuada coordinación con las que se establezcan para los otros medios de transporte. El artículo 2 y 3 dice que el Estado, en el orden internacional continuará asegurándose la vinculación aerocomercial con los demás países del mundo, mediante servicios de transporte aéreo de bandera nacional y extranjera, celebrando a tales efectos el Poder Ejecutivo Nacional acuerdos sobre transporte aéreo con otras naciones o confiriendo directamente autorizaciones de explotación a transportadores de bandera nacional y extranjera. En el orden interno continuará asegurándose la vinculación aerocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional. En el artículo 4 de la misma Ley el Estado se compromete a tomar las medidas pertinentes para lograr una adecuada infraestructura que permita concretar los fines señalados en los artículos 2° y 3° de esta ley.

De esta manera podemos ver que en la Ley tenemos compromisos que asume el Estado con respecto a la infraestructura y servicios que debe ofrecer en los aeropuertos para que las compañías aéreas puedan operar, pero también vemos una fuerte regulación no solo en los vuelos internos sino también externos para empresas nacionales como extranjeras. Vemos que no solo regula las tarifas, sino los destinos, las frecuencias, y todo lo que se refiera a la industria aeronáutica.

9. Conclusiones.

El mercado latinoamericano ofrece condiciones macroeconómicas muy buenas para que más aerolíneas de bajo costo se establezcan en la región. Dentro de esas condiciones podemos enumerar:

- Mayores ingresos promedio de los habitantes de las principales ciudades del país.
- Una clase media en aumento.
- Mayor cantidad de personas utilizando como medio de transporte al avión y potenciales clientes que hoy no lo utilizan porque todavía no es accesible por el alto costo de los mismos.
- Mayores flujos de comercio intra-regional, que permitirían el aumento de viajes de negocios de los empresarios de estas empresas.
- Los buenos resultados de las aerolíneas tradicionales en la región.
- Población con un uso cada vez mayor de internet, no solo para comprar sino para gestionar cada vez más cosas por medio de esta herramienta.

En el análisis de las encuestas y las entrevistas también se puede ver claramente que existe una demanda potencial que estaría dispuesta a reemplazar los medios de transporte, Bus y auto, por el avión. Esta potencial demanda tiene las siguientes características que son óptimas para que una compañía de bajo costo pueda funcionar dando ganancias en este mercado:

- Población joven con un muy buen manejo de Internet para la compra, check in y servicio de post venta.
- Población que suele viajar más de 1 vez al año y generalmente por turismo o visita a familiares y amigos, con lo cual muchos de ellos podrían adaptar sus fechas a una tarifa económica.
- Lo que más valora esta población es la puntualidad y la facilidad de hacer la gestión de compra y chequeo por internet. Al ser una población joven buscan reducir tiempo y practicidad. Es lo que brindan estas compañías de bajo costo.
- Esta población estaría dispuesta a consumir los “extras” que brindan la compañía. Se puede ver en el análisis que estarían dispuestos a pagar por la comida abordo, por el despacho de la valija o por la selección de asientos.

En ambas entrevistas se puede ver como al estar inmersos ambos entrevistados en esta industria, tienen mayor conocimiento de lo que ocurre en Argentina con la industria aeronáutica. Los permisos para volar, las restricciones de uso de los aeropuertos, los aumentos constantes de la banda tarifaria, entre otros. Hoy en día Lan Argentina y LATAM también deben enfrentarse día a día a las trabas que se presentan con respecto a la autoridad aeronáutica que las regula.

Sin embargo aunque las condiciones estén dadas, varios de los aspectos del modelo de negocio de este tipo de aerolíneas son aplicables en la región, pero hay algunos aspectos a considerar específicamente en Argentina.

- Existen intereses creados en torno a Aerolíneas Argentinas y Austral que ahogan la competencia. Para evitar fugas de pasajeros a otras compañías más competitivas, las autoridades argentinas bloquean derechos de tráfico a ciertas compañías para el desarrollo de la industria doméstica. Un claro ejemplo es lo que ocurrió y actualmente ocurre con la compañía Lan Argentina que vuela doméstico en dicho país.
- Con respecto al mercado regional, existe hoy un posicionamiento de ciertas aerolíneas regionales como Lan, Tam, Avianca, con presencia local y en varios países de la región, con una nutrida red de rutas regionales, que dificultan la entrada de la competencia.
- La banda tarifaria: Las compañías aéreas de bajo costo necesitan poder vender por debajo de la banda (mínimo y máximo de precio impuesto por el Gobierno) para llenar el avión con sectores de menos recursos, y para poder vender el pasaje a un precio económico y como se vió, poder hacer la diferencia en los “extras” que se cobran en un pasaje. En Argentina los precios mínimos y máximos están regulados. En un ambiente tan regulado es prácticamente imposible que existan líneas aéreas cuya esencia es precisamente la flexibilidad y para que el concepto de “bajo costo” sea sustentable debe poder aplicarse no sólo al usuario, sino también a la empresa.
- Otra de las condiciones son los temas gremiales y laborales en una compañía aérea de bajo costo. En Argentina existen muchos gremios que regulan la operación de los aeropuertos como del personal abordo. Dentro de estas regulaciones en el modelo de “bajo costo” hay ahorros que se realizan a nivel de recursos humanos (siempre dentro del marco legal laboral) que en el caso de argentina no podrían hacerse por estar bajo convenios colectivos de trabajo tan regulados.
- La red de buses de larga distancia es una traba para el desarrollo de la industria aérea. En Argentina existe una red de buses muy desarrollada a lo largo del país que se ve como competencia del avión. Esto hoy es una traba porque un pasaje aéreo no puede costar menos o igual que el bus. De

esta manera contribuye a que exista un precio mínimo para el pasaje en avión.

- Una compañía aérea de bajo costo requiere de un mercado muy afianzado de pasajeros frecuentes como existe en el mercado de Europa. Esto requiere tener los vuelos lo suficientemente llenos de pasajeros como para justificar el gasto operativo y el correcto mantenimiento de los aviones.
- La traba de las distancias y la cantidad de habitantes. En Europa es un mercado de más de 300 millones de personas separados por no más de 3 horas. Argentina tiene 40 millones de habitantes de los cuales solo el 5% utiliza el transporte aéreo. Encontrar o generar la demanda que logre hacer rentable su operación, teniendo en cuenta además que el tráfico punto a punto entre ciudades y de hecho entre países de la región muchas veces no es suficiente para sustentar vuelos al nivel que éstas aerolíneas requieren. Las aerolíneas necesitan tener volando sus aviones el mayor tiempo posible, pero no se trata de tenerlos volando completamente vacíos.
- Otra traba es a nivel cultural. En Argentina todavía no está tan masificado el uso de internet para las compras de tickets aéreos. Todavía hay una buena población de personas que prefieren, por diferentes motivos, ir a una agencia de viajes y lo viven como parte del viaje.
- La red de aeropuertos secundarios en Argentina casi no existe y en los actuales aeropuertos hay problemas de infraestructura y capacidad, con lo cual, esto hace que aumenten los costos en tierra y que las tasas e impuestos sean cada vez más elevadas.
- La Demanda de esta industria suele ser bastante elástica y frente a las crisis económicas lo primero que se suprime son los viajes.

Sin embargo, creo que las dos trabas más importantes son las regulaciones que existen hoy en Argentina a nivel gubernamental y sindical las que no permiten a este modelo de compañía aérea, que es mucho más sofisticado de lo que parece, pueda desarrollarse en Nuestro País.

10. Recomendaciones.

Hacer el presente trabajo, no solo me ha aportado nuevos conocimientos con respecto a este modelo de compañía aérea, sino que también me ha dado la posibilidad de insertarme aún más en un mundo muy fascinante que es el mundo de la industria aeronáutica. Si bien trabajo en una compañía aérea, solo conocía del sector comercial, y el presente trabajo me ha llevado a conocer que ocurre en otras áreas como por ejemplo a nivel legal, recursos humanos, contabilidad y costos entre otros.

Llegar a esta parte de la Tesis, habiendo estudiado y trabajado en el presente trabajo, me da la posibilidad de ver a las compañías aéreas de bajo costo y de poder presentar ciertas recomendaciones que deberían ocurrir para que estas compañías puedan volar y ser exitosas en el mercado de Argentina.

Crear y potenciar la demanda: creo que para que este modelo pueda operar en este mercado, hay que trabajar la demanda potencial que si bien existe, hoy está latente pero que requiere de estimularla para que acompañe a la oferta. Hoy en día entre las compañías tradicionales, existe una mayor oferta que demanda, y el problema por el cual estas no están en equilibrio es por la banda tarifaria.

Mejoras de Infraestructura en los Aeropuertos: otro punto a trabajar para que este modelo sea viable es en los aeropuertos. Por un lado hay que ampliar la capacidad de Aeroparque, este se encuentra trabajando a su máxima capacidad, con lo cual no se podrían incorporar más frecuencias ni de llegada ni de salida. Por otro, hay que mejorar la infraestructura de los aeropuertos del interior, incorporar mangas, cintas de equipaje, puestos de chequeo, entre otras mejoras.

Revisión de las tasas de aeropuerto: Las tasas de aeropuerto son parte del pasaje y deben incluirse en el total. Esto afecta al “costo final” que se percibe por este pasaje y que la compañía de bajo costo debe incluir, esto puede hacer que ese pasaje no se perciba como “económico o barato”.

Mejorar los servicios brindados exclusivamente por el aeropuerto: hay ciertos servicios que son prestados por el mismo aeropuerto o empresas contratadas por este e impactan en la calidad o puntualidad de la compañía. Estos servicios son la disponibilidad de slot para despegues y aterrizajes, servicio de limpieza de los aviones, cantidad de counters que se asignan para el chequeo y embarque de pasajeros, servicio de catering, entre otros.

Desregulación de la banda tarifaria: el problema de la banda tarifaria, que hoy en día afecta a las compañías aéreas tradicionales, es una condición indispensable a modificar para que este modelo pueda funcionar en el mercado argentino. La principal característica de este modelo es reducir costos para que el pasaje cueste el menor valor posible. Si la tarifa mínima está determinada y las compañías no pueden vender por debajo de ese precio, no sería viable que una compañía con estas características pueda volar y ser exitosa en el mercado argentino.

Desregulación de la industria: Si bien toda industria para que funcione necesita estar regulada, creo que en el caso de la industria aérea en Argentina se encuentra demasiado regulada y perjudica tanto a las compañías existentes como a las futuras que quieran entrar a operar en el mercado como a los trabajadores que están en ella. La relación laboral entre la compañía aérea y sus trabajadores hoy se encuentra manejada por los sindicatos. Si bien los sindicatos deben existir para que la relación entre empleados y empleadores sea justa y sana, muchas veces en las negociaciones llega al límite de paros y huelgas que perjudican en gran manera a las compañías.

Crear una red de transporte donde cooperen el bus y el avión: para un mejor desarrollo del transporte en la Argentina, creo que se debería crear una red de buses y avión en la cual estos se complementen y no sigan siendo competidores. Si esto no ocurre, el avión no podrá tener su precio independientemente del valor del bus. Hoy al competir, el bus siempre termina siendo más económico que el avión en el mismo tramo. Un ejemplo de esta recomendación sería que los buses que hoy hacen Buenos Aires – Córdoba, comiencen a transportar a los pasajeros que llegan a la capital de Córdoba al interior de la misma y el tramo Buenos Aires – Córdoba se realice si o si en avión. Este es solo un ejemplo de lo que se podría hacer en todo el país para conectarlo mejor y así optimizar los buses y el avión.

Política de subsidios y pago de tasas: el estado brinda subsidios o excede del pago de tasas de uso de aeropuertos a algunas compañías de bajo costo que operan en aeropuertos secundarios. En el caso de Argentina, son pocas las ciudades que tienen más de un aeropuerto y por otro lado la única compañía que recibe subsidios es la de bandera.

11. Bibliografía

- Alamdari, Fariba. & Fagan, Simon. Impact of the Adherence to the original low-cost model on the profitability of low cost airlines. *Transport Reviews*. (2005).
- Alamdari, Fariba. & Mason, Keith. EU Network Carriers, low cost carriers & consumer behaviour: A Delphi Study of Future Trends, *Journal of Air Transport Management*. (2007)
- ANAC: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/72/anac/aviacion>
- Ballesteros, Antonio. Contabilidad de costos. Enfoque gerencial y de gestión. Pearson Editorial. 2001.
- Bohlander, George W., Snell, Scott y Sherman, Arthur. Administración de Recursos Humanos. International Thomson Editores. 2001. p 4.
- Calder, Simon. No Frills: The truth behind the low-cost revolution in the skies. 2006
- Dvoskin, Roberto. Fundamentos de Marketing. Teoría y experiencia. Ediciones Granica. 2004.
- Ellwood, Wayne. Globalización. Intermón Oxfam Editorial. 2007.
- Fernandez Sanchez, Esteban, Montes Peon, Juan Manuel, Vazquez Ordas y Camilo Jose. La competitividad de la Empresa. Un enfoque basado en la teoría de recursos. Servicio de publicaciones. Universidad de Oviedo. 1997.
- Flouris, Triant & Oswald, Sharon. Designing and Executing Strategy in Aviation Management, Hampshire, England: Ashgate Publishing Limited. 2006
- Fondo Monetario Internacional (FMI). Las perspectivas de la economía mundial. Washington 1997.
- Francis, Graham, Humphreys, Ian, Ison, Stephen & Aicken, Michelle. Where Next for low Cost Airlines? A spatial and temporal comparative study, *journal of transport geography*. 2005
- Gross, Sven y Schroder, Alexander. Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, business processes and market environment. Die Deutsche Bibliothek. 2007.
- Guerra-Borges, Alfredo. Globalización e Integración Latinoamericana. Siglo XXI editores, 2002.
- Hoffer Gittell, Jody. The Southwest Airlines Way: The Power of Relationships for Superior Performance. 2003
- Hoffmann, Stefanie. The Low-Cost Airline Ryanair: A Critical Evaluation of the Ryanair Phenomenon and Its Future Prospects with Taking the European Airline Industry Into Consideration. GRIN Verlag, 2007.
- Hunter, Laurie. Low Cost Airlines: Business Model and Employment Relations, *European Management Journal*. 2006
- Ianni, Octavio. La era del globalismo. Siglo XXI editores. 1999.
- Kotler, Philip. Marketing de servicios profesionales. Editorial Paidós Ibérica S.A. Primer edición en español 2004.
- Ley 17.285 - <http://www.infoleg.gov.ar>
- Ley 13041 - <http://www.infoleg.gov.ar>

- Ley 26.102 - <http://www.infoleg.gov.ar>
- Ley 19.030 - <http://www.infoleg.gov.ar>
- Mayoral, Luisa. Metodología del Trabajo de Tesis. 2da. Edición, editorial CEAE, Centro de Estudios en Administración y Economía, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil. 2002.
- Porter, Michael E. Ser Competitivo. Ediciones Deusto. 2009.
- Puchol, Luis. Dirección y Gestión de Recursos Humanos. Ediciones Diaz de Santos. 2007. Séptima edición.
- Restrepo Abad, Nicolás. El precio: clave de la rentabilidad. Editorial Planet Colombianas S.A. 2010.
- Schuldt, Jürgen, Astudillo Romero, Jaime, Briones Velasteguí, Marena, Tortosa, José María y Martín Seco, Juan Francisco. Globalización. Mitos y realidades. Tramasocial editorial. 1998.
- Sinisterra, Gonzalo y Polanco, Luis E. Contabilidad Administrativa. Ecoe ediciones 2007.
- Wensveen, John G. Air Transportation. A managment perspective. Ashgate publishing Lt. 2007.
- www.aviacionyturismo.com
- www.ryanair.com
- www.jetblue.com
- www.airasia.com
- www.elfaa.com/

12. Anexos

Encuesta:

Edad *

- 18 a 25 años
- 26 a 35 años
- 36 a 45 años
- 46 a 55 años
- 56 años o más

Sexo *

- Hombre
- Mujer

Título obtenido *

- Secundario
- Terciario / Universitario
- Postgrado / Máster
- Ninguno

¿Compra por internet? *

- SI
- NO

¿Cuántas veces viaja por año? *

- 0
- 1
- 2 a 3
- 4 o más

Motivo del viaje *

- Turismo
- Negocios
- Visita a familiares o amigos

Medio de transporte que usa generalmente para viajes de más de cuatro horas *

- Auto
- Avión
- Bus
- Tren

Medio de transporte que prefiere usar independientemente del valor del viaje o pasaje *

- Auto
- Avión
- Bus
- Tren

¿Viaja en avión? *

- SI
- NO

Si la respuesta anterior fue sí. ¿Qué es lo que más valora?

Puede marcar más de una opción.

- La puntualidad
- Servicio de comida
- Servicio de despacho de equipaje
- Servicio de check-in online y reserva de asiento
- Aeropuerto de llegada / salida
- Atención del personal de ventas
- Atención del personal a bordo

¿Cuál de las siguientes condiciones aceptaría si el precio del pasaje aéreo de cabotaje en Argentina fuese menor? *

Puede marcar más de una opción.

- Pagar por el servicio de comida
 - Pagar por el despacho de equipaje
 - Salir / llegar de un aeropuerto alternativo
 - Compra y servicio de post-venta por internet
 - No disponer de servicio de conexión de vuelos
-

Entrevistas: preguntas.

8. ¿Edad y sexo?
9. ¿Profesión?
10. ¿Empresa en la que trabaja, puesto y antigüedad en el mismo?
11. ¿principales tareas que desarrolla en su puesto?
12. ¿Cómo ve la industria aérea en la Argentina?
13. ¿Alguna vez ha viajado en alguna compañía de bajo costo?
14. Según su opinión cree que un modelo de compañía aérea de bajo costo sería viable en Argentina

Leyes:

Ley 17.285

Buenos Aires, 17 de mayo de 1967

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Estatuto de la Revolución Argentina, EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA, SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

TITULO I: GENERALIDADES

ARTICULO 1° – Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares. Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.

ARTICULO 2° – Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del libro 1 del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.

TITULO II: CIRCULACION AEREA

CAPITULO I: PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 3° – El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

El tránsito será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad aeronáutica establecerá las normas generales relativas a circulación aérea.

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

ARTICULO 4° – Las aeronaves deben partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en casos de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.

Las aeronaves privadas que no estén destinadas a servicios de transporte aéreo regular o las que realicen transporte exclusivamente postal, pueden ser dispensadas de la obligación que prescribe este artículo, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación.

ARTICULO 5° – Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario.

El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.

ARTICULO 6° – Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. Si le produjese perjuicio, tendrá derecho a indemnización.

ARTICULO 7° – Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino.

ARTICULO 8° – La actividad aérea en determinadas zonas del territorio argentino, puede ser prohibida o restringida por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

ARTICULO 9° – El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad del vuelo, ser reglamentado por la autoridad aeronáutica.

En ningún caso se autorizar el transporte de elementos peligrosos en aeronave que conduzcan pasajeros, salvo el material radiactivo, que podrá ser transportado conforme a las reglamentaciones que dicte la autoridad competente y sujeto a su fiscalización.

ARTICULO 10. – Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva.

Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

ARTICULO 11. – Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos radioeléctricos para comunicaciones y éstos poseerán licencia expedida por la autoridad competente. La autoridad aeronáutica determinará qué aeronaves podrán ser exceptuadas de poseer dicho equipo.

ARTICULO 12. – La autoridad competente podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo.

CAPITULO II: PROTECCION AL VUELO

ARTICULO 13. – Los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado nacional.

La planificación, habilitación, contralor y ejecución de los servicios, estarán a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica.

Sin embargo, ésta podrá, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquéllos.

Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios. El Poder Ejecutivo determinará estos servicios y los importes a satisfacer por su prestación.

ARTICULO 14. – El Poder Ejecutivo podrá acordar la conexión y coordinación de los servicios de protección al vuelo con otros países.

CAPITULO III: ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO ARGENTINO

ARTICULO 15. – El ingreso al país de aeronaves públicas extranjeras, salvo los casos previstos en el artículo 17, est supeditado a la autorización previa del Poder Ejecutivo. Las aeronaves privadas extranjeras necesitan permiso previo de la autoridad aeronáutica.

ARTICULO 16. – La entrada al territorio argentino de aeronaves públicas o privadas, pertenecientes a pases vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustará a las cláusulas de dichos acuerdos.

ARTICULO 17. – La autoridad aeronáutica podrá disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves extranjeras, privadas o públicas, cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, o de vuelos que respondan a razones sanitarias o humanitarias.

ARTICULO 18. – Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves extranjeras deben estar provistas de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencia del equipo radioeléctrico, en su caso. Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de éstos.

ARTICULO 19. – Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados de idoneidad aceptados por la autoridad aeronáutica argentina o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

ARTICULO 20. – Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional o de un aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización.

Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo o aeropuerto internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

ARTICULO 21. – Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo o aeropuerto internacional más próximo a la frontera.

Excepcionalmente y en cada caso, podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, la que indicará ruta a seguir y aeródromo de fiscalización.

ARTICULO 22. – Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo o aeropuerto internacional o del aeródromo o aeropuerto designado en el caso del artículo anterior, el comandante o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad competente.

Sin permiso de la autoridad competente, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

ARTICULO 23. – Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a formalidades de fiscalización de frontera. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir con las disposiciones correspondientes.

En caso de aterrizaje por razones de fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

ARTICULO 24. – Si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en territorio argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso.

TITULO III: INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I: AERODROMOS

ARTICULO 25. – Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

ARTICULO 26. – Son aeropuertos, aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales.

La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales.

ARTICULO 27. – Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo.

La autoridad aeronáutica fijará el régimen y las condiciones de funcionamiento, en cada caso.

ARTICULO 28. – Los servicios y prestaciones que no sean los del artículo 13, vinculados al uso de aeródromos públicos estarán sujetos a derechos que abonarán los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder Ejecutivo.

ARTICULO 29. – Es obligación del propietario o del usuario, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea que sea utilizado habitual o periódicamente, para este fin.

CAPITULO II: LIMITACIONES AL DOMINIO

ARTICULO 30. – A los fines de este código, denominase superficies de despeje de obstáculos, a las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

ARTICULO 31. – En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea.

ARTICULO 32. – La autoridad aeronáutica determinar las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como sus modificaciones posteriores.

ARTICULO 33. – La habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo.

ARTICULO 34. – Si con posteridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo público se comprobare una infracción a la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este código, el propietario del aeródromo intimará al infractor la eliminación del obstáculo y, en su caso, requerir judicialmente su demolición o supresión, lo que no dará derecho a indemnización. Los gastos que demande la supresión del obstáculo serán a cargo de quien lo hubiese creado.

Si el propietario no requiriese la demolición o supresión del obstáculo dentro del término de treinta días, la autoridad aeronáutica intimará su cumplimiento; en su defecto podrá proceder por sí, conforme a lo previsto en el párrafo anterior.

ARTICULO 35. – Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que constituyen peligro para la circulación aérea estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

TITULO IV:AERONAVES

CAPITULO I: CONCEPTO

ARTICULO 36. – Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aérea y que sean aptos para transportar personas o cosas.

CAPITULO II: CLASIFICACION

ARTICULO 37. – Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

CAPITULO III: INSCRIPCION, MATRICULACION Y NACIONALIDAD

ARTICULO 38. – La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

ARTICULO 39. – Toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscrita en un estado extranjero.

ARTICULO 40. – A las aeronaves inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación, conforme con la reglamentación que se dicte. Dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

ARTICULO 41. – Los motores de aeronaves podrán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves. También podrán inscribirse en dicho registro las aeronaves en construcción.

ARTICULO 42. – Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador, y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad, adquirida mediante un contrato de compraventa, sometido a condición o a crédito u otros contratos celebrados en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición.

Para ello se requiere que:

- 1) El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se lo inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves.
- 2) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina;
- 3) Se llenen los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina.

Las aeronaves de menor peso del indicado, podrán igualmente ser sometidas a este régimen, cuando sean destinadas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo.

ARTICULO 43. – También podrán ser inscritas, provisoriamente, a nombre de sus compradores, que deberán cumplir los requisitos exigidos por el artículo 48, las aeronaves argentinas adquiridas en el país por contrato de compra y venta con pacto de reserva de dominio, cuyo régimen legal será el de la condición resolutoria.

ARTICULO 44. – La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente.

Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente la transferencia a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción y, en su caso, la matriculación y nacionalización definitivas.

CAPITULO IV: REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

ARTICULO 45. – En el Registro de Aeronaves se anotarán:

- 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan.
- 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores.
- 3) Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas.
- 4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
- 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas;
- 6) Los contratos de locación de aeronaves;

7) El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;

8) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.

ARTICULO 46. – La reglamentación de este código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación.

La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el artículo 48 de este código, producir de oficio la cancelación de su matrícula.

Igualmente se operará la cancelación cuando la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave.

ARTICULO 47. – El Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

CAPITULO V: PROPIEDAD DE AERONAVES

ARTICULO 48. – Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

- 1) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República;
- 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos exceden de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República;
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.

ARTICULO 49. – Las aeronaves son cosas muebles registrables. Sólo podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves los actos jurídicos realizados por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado.

ARTICULO 50. – La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 45 incisos 1°, 2°, 6° y 8°, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

ARTICULO 51. – Los actos y contratos mencionados en el artículo 45 incisos 1°, 2°, 6° y 8°, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán ser hechos por escritura pública o ante la autoridad consular argentina.

CAPITULO VI: HIPOTECA

ARTICULO 52. – Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aún cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al artículo 41 de este código.

Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro.

No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme a los artículos 42 y 43 de este código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronaves serán instalados y el uso que se haga de aquéllos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aún cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

ARTICULO 53. – La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se han efectuado.

En el instrumento deberá constar:

- 1) Nombre y domicilio de las partes contratantes;
- 2) Matricula y número de serie de la aeronave y sus partes componentes;
- 3) Seguros que cubren el bien hipotecado;
- 4) Monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar de pago convenidos;
- 5) Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1° y 4°, se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre;
- 6) Si se tratase de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.

ARTICULO 54. – El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, as como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

A los efectos establecidos en este artículo, los acreedores hipotecarios podrán notificar a los aseguradores, por acto auténtico, la existencia del gravamen.

ARTICULO 55. – En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido.

ARTICULO 56. – La hipoteca se extingue de pleno derecho a los siete años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

ARTICULO 57. – La hipoteca debidamente constituida, toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código.

Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

CAPITULO VII: PRIVILEGIOS

ARTICULO 58. – Los privilegios establecidos en el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiese inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

ARTICULO 59. – En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.

ARTICULO 60. – Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- 1) Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.
- 2) Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio.
- 3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.
- 4) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje.
- 5) Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.

ARTICULO 61. – Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.

Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes.

ARTICULO 62. – Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes.

La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que los gastos previstos en el inciso 3° del artículo 60 los hayan beneficiado directamente.

ARTICULO 63. – Los privilegios se extinguen:

- 1) Por la extinción de la obligación principal.
- 2) Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción si ésta no fuese renovada.
- 3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al artículo 58 de este código.

ARTICULO 64. – Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince días siguientes a su descarga.

El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones está terminadas. Este privilegio no requiere inscripción.

CAPITULO VIII: EXPLOTADOR

ARTICULO 65. – Este código denomina explotador de la aeronave, a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro.

ARTICULO 66. – El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

ARTICULO 67. – La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante.

En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

CAPITULO IX: LOCACION DE AERONAVES

ARTICULO 68. – El contrato de locación de aeronaves produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario.

El contrato deber constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, a los fines de los artículos 66 y 67 de este código.

ARTICULO 69. – El locador podrá obligarse a entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de aquélla y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario.

En caso en que el locador de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, su obligación se reduce a hacer entrega de la aeronave, en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación para su utilización. En todos los casos, la obligación del locador comprende también la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario.

ARTICULO 70. – No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin consentimiento del locador.

CAPITULO X: EMBARGOS

ARTICULO 71. – Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas.

ARTICULO 72. – La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho.

ARTICULO 73. – El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave en los siguientes casos:

- 1) Cuando haya sido ordenado en virtud de una ejecución de sentencia;
- 2) Cuando se trate de un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave está lista para partir;
- 3) Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los artículos 42 y 43 de este código.

CAPITULO XI: ABANDONO DE AERONAVES

ARTICULO 74. – Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.

ARTICULO 75. – Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la autoridad aeronáutica podrá proceder a su inmediata remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave son a cargo de su propietario o explotador y están amparados por el privilegio establecido en el artículo 60 inciso 3° de este código.

TITULO V: PERSONAL AERONAUTICO

ARTICULO 76. – Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica.

La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva.

ARTICULO 77. – La reválida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un estado extranjero, se registrará por los acuerdos suscritos entre ese estado y la Nación Argentina.

En los casos en que no existiesen acuerdos, dichos certificados podrán ser revalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de la reciprocidad.

ARTICULO 78. – La autoridad aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo. Cuando lo considere necesario para la seguridad de vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves.

ARTICULO 79. – Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante.

Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

ARTICULO 80. – En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo.

ARTICULO 81. – El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad.

ARTICULO 82. – En caso de peligro el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie.

ARTICULO 83. – El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial, a ejecutar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados.

ARTICULO 84. – El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo.

ARTICULO 85. – El comandante de la aeronave registrar en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitir copia autenticada a la autoridad competente.

En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país dará intervención al cónsul argentino.

ARTICULO 86. – El comandante de la aeronave tiene el derecho de arrojar durante el vuelo, las mercancías o equipajes si lo considerara indispensable para la seguridad de la aeronave.

ARTICULO 87. – La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes de la materia.

ARTICULO 88. – En todo aeródromo público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica.

La reglamentación, respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo.

ARTICULO 89. – La autoridad aeronáutica reglamentará las facultades y obligaciones del jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

ARTICULO 90. – En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estará a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado será comunicado la autoridad aeronáutica.

TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL

CAPITULO I: GENERALIDADES

ARTICULO 91. – El concepto aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.

ARTICULO 92. – Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro.

El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.

ARTICULO 93. – El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijados.

ARTICULO 94. – Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos de la República. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.

ARTICULO 95. – La explotación de toda actividad comercial aérea requiere concesión o autorización previa, conforme a las prescripciones de este código y su reglamentación.

ARTICULO 96. – Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas.

Excepcionalmente se podrán autorizar la cesión después de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por este código para ser titular de ella.

CAPITULO II: SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNO

SECCION A: Explotación

ARTICULO 97. – La explotación de servicios de transporte aéreo interno será realizada por personas físicas o sociedades comerciales que se ajusten a las prescripciones de este código. Las sociedades mixtas y las empresas del Estado quedan sujetas a dichas normas en cuanto les sean aplicables.

Las empresas aéreas extranjeras no podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia en la República Argentina, para su transporte a otro punto del país. Sin embargo, el Poder Ejecutivo por motivos de interés general, podrá autorizar a dichas empresas a realizar tales servicios bajo condición de reciprocidad.

ARTICULO 98. – Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben ser argentinas y mantener su domicilio real en la República.

ARTICULO 99. – Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

- 1) El domicilio de la empresa debe estar en la República.
- 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República.
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más uno por lo menos de los socios deben ser argentinos con domicilio en la República y poseer la mayoría del capital social;
- 4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República. La transferencia de estas acciones sólo podrán efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.
- 5) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos.

ARTICULO 100. – Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesorio, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en este código y la discriminación de los negocios se

hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados.

ARTICULO 101. – El Poder Ejecutivo reglamentará los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de la memoria, balance general y cuadro demostrativo de ganancias y pérdidas. Las empresas llevarán, además de los exigidos por el Código de Comercio y leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad aeronáutica.

Asimismo, la autoridad aeronáutica podrá efectuar las verificaciones y requerir los informes necesarios para determinar, en un momento dado, el origen y distribución del capital social.

ARTICULO 102. – Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular.

El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.

ARTICULO 103. – Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y por un período que no excederá de quince años. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, esta podrá ser prorrogada por lapsos no mayores al citado a requerimiento de la empresa.

La solicitud de prórroga deberá ser presentada con una anticipación no menor de un año antes del vencimiento de la concesión en vigor.

ARTICULO 104. – La concesión para operar en una ruta no importa exclusividad.

ARTICULO 105. – No se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico- financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

ARTICULO 106. – En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

ARTICULO 107. – Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

ARTICULO 108. – La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo.

ARTICULO 109. – Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

ARTICULO 110. – Los acuerdos que impliquen arreglos de "pool", conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica. Si ésta no formulase objeciones dentro de los noventa días, el acuerdo se considerará aprobado.

ARTICULO 111. – A la expiración normal o anticipada de las actividades de la empresa, el Estado nacional tendrá derecho a adquirir directamente, en totalidad o en parte, las aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones, a un precio fijado por tasadores designados uno por cada parte.

Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de ese derecho dentro de los noventa días de recibida la pertinente comunicación, los bienes enumerados en el párrafo anterior serán ofrecidos en venta en el país, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en la República se autorizará su exportación.

ARTICULO 112. – Toda empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica.

La caución se extingue en un cincuenta por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios concedidos o autorizados y el resto una vez transcurrido un año a partir del momento indicado, siempre que la concesionaria o autorizada haya cumplido eficientemente sus obligaciones.

El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresará al fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil.

SECCION B: Transporte de pasajeros

ARTICULO 113. – El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito. Cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares dicho contrato se prueba con el billete de pasaje.

ARTICULO 114. – La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de este Código.

Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

ARTICULO 115. – El billete de pasaje debe indicar:

- 1) Número de orden.
- 2) Lugar y fecha de emisión.
- 3) Punto de partida y de destino.
- 4) Nombre y domicilio del transportador.

SECCION C: Transporte de equipajes

ARTICULO 116. – El transporte de equipajes registrados, se prueba con el talón de equipajes que el transportador deberá expedir con doble ejemplar; uno de éstos será entregado al pasajero y el otro lo conservará el transportador.

No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

ARTICULO 117. – El talón de equipajes debe indicar:

- 1) Numeración del billete de pasaje.
 - 2) Punto de partida y de destino.
 - 3) Peso y cantidad de los bultos.
 - 4) Monto del valor declarado, en su caso.
- ARTICULO 118.** – El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del presente código que limitan su responsabilidad, si aceptase el equipaje sin entregar el talón o si éste no contuviese la indicación del número del billete de pasaje y del peso y cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

SECCION D: Transporte de mercancías

ARTICULO 119. – La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar que se trata de transporte a reo.

ARTICULO 120. – La carta de porte ser extendida en triple ejemplar; uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador.

ARTICULO 121. – La carta de porte debe indicar:

- 1) Lugar y fecha de emisión.
- 2) Punto de partida y de destino.
- 3) Nombre y domicilio del remitente.
- 4) Nombre y domicilio del transportador.
- 5) Nombre y domicilio del destinatario, o en su caso.
- 6) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos.
- 7) Peso y dimensiones de la mercancía o bultos.
- 8) Estado aparente de la mercancía y el embalaje.
- 9) Precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contra reembolso.
- 10) Importe del valor declarado, en su caso.
- 11) Los documentos remitidos al transportador con la carta de porte.
- 12) Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiese convenido.

ARTICULO 122. – Si el transportador aceptase la mercancía, sin que se hubiese extendido la carta de porte o si ésta no contuviese las indicaciones que expresan los incisos 1° a 7° del artículo precedente, el transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

ARTICULO 123. – La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte.

ARTICULO 124. – La carta de porte puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

SECCION E: Transporte de carga postal

ARTICULO 125. – Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que la autoridad aeronáutica fije para cada tipo de aeronave.

El transporte de la carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros.

ARTICULO 126. – Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular, podrán ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo regular exclusivamente para carga postal. Cuando el servicio no pueda ser prestado por explotadores de servicios de transporte aéreo regular, la autoridad aeronáutica podrá autorizar su prestación por explotadores de servicios de transporte aéreo no regular.

ARTICULO 127. – Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobadas por el Poder Ejecutivo, con intervención de las autoridades aeronáutica y postal.

La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal, en lo que fuese pertinente.

CAPITULO III: SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

ARTICULO 128. – Las normas fijadas por este Código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicio al exterior del país.

ARTICULO 129. – Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo.

El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda.

La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

ARTICULO 130. – En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

CAPITULO IV: TRABAJO AEREO

ARTICULO 131. – Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos:

- 1) Reunir los requisitos establecidos en el artículo 48 para ser propietario de aeronave;
- 2) Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate;
- 3) Operar con aeronaves de matrícula argentina.

Excepcionalmente y en cada caso la autoridad aeronáutica podrá disponer del cumplimiento de las exigencias de los incisos 1° y 3° precedentes, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

ARTICULO 132. – El Poder Ejecutivo establecerá las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo conforme a sus diversas especialidades y el régimen de su autorización.

CAPITULO V: FISCALIZACION DE ACTIVIDADES COMERCIALES

ARTICULO 133. – Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica.

Al efecto le corresponde:

- 1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones y demás normas que en su consecuencia se dicten.
- 2) Ejercer la fiscalización técnica-operativa, económica y financiera del explotador.

- 3) Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultaren de ellos causales que traigan aparejada la caducidad o retiro de la concesión o autorización.
- 4) Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización, o la continuidad de los servicios.
- 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6) Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.
- 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en el territorio nacional y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.
- 9) Calificar, conforme la ley vigente en materia de policía aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país.
- 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo nacional.

ARTICULO 134. – Los transportadores nacionales están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves, a un funcionario de la autoridad aeronáutica que deba viajar en misión de inspección. La plaza será reservada hasta veinticuatro horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera de él.

CAPITULO VI: SUSPENSION Y EXTINCION DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ARTICULO 135. – Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrán declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

- 1) Si el explotador no cumpliera las obligaciones substanciales a su cargo o si faltase, reiteradamente, a obligaciones de menor importancia.
- 2) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
- 3) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica.
- 4) Si la empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- 5) Si la concesión o autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 96 de este Código.

6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista por el título X (Seguros) y en el artículo 112.

7) Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este Código y su reglamentación.

8) Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización.

9) Si no subsistiesen los motivos de interés público que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización.

10) Si se tratare de un transportador extranjero y el gobierno del país de su bandera no confiriese a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquél.

11) Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1º al 10 que motiven caducidad de la concesión o el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se substancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el artículo 137.

ARTICULO 136. – En los casos del inciso 4º del artículo precedente, la autoridad judicial que conozca en el asunto deber comunicarlo a la autoridad aeronáutica, para la defensa de los derechos e intereses del Estado.

ARTICULO 137. – Antes de la declaración de caducidad de la concesión o del retiro de la autorización, debe oírse al interesado a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

CAPITULO VII: SUBVENCIONES

ARTICULO 138. – Con el objeto de cubrir el déficit de una sana explotación, el Poder Ejecutivo podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación. Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tengan igual carácter.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y régimen en que serán otorgadas las subvenciones y las condiciones a reunir por las empresas beneficiarias de las mismas.

TITULO VII: RESPONSABILIDAD

CAPITULO I: DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCIAS TRANSPORTADOS

ARTICULO 139. – El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasión el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

ARTICULO 140. – El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al transbordo. En estos casos se presumir, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.

ARTICULO 141. – El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

ARTICULO 142. – El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

ARTICULO 143. – La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o contribuido a causarlo.

ARTICULO 144. – En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a mil (1000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración nacional.

ARTICULO 145. – En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a dos (2) argentinos oro por kilogramo de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a cuarenta (40) argentinos oro de total.

La cotización del argentino oro se realizará en la forma prevista en el artículo 144.

ARTICULO 146. – Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato.

En cambio, podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero.

ARTICULO 147. – El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 148. – La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme el título del transporte, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 149. – En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega.

En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los diez días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito, dentro de los plazos previstos en los párrafos anteriores.

La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibles toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste.

ARTICULO 150. – Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje en el último.

El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el billete de pasaje o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento del precio del billete de pasaje.

ARTICULO 151. – El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos. En este caso, el pasajero no podrá accionar

sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de transporte de equipaje o mercancías, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último; ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega.

ARTICULO 152. – En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente.

ARTICULO 153. – Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

ARTICULO 154. – La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituir una avería común y ser soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

CAPITULO II: DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTICULO 155. – La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

ARTICULO 156. – A los fines del artículo anterior, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

ARTICULO 157. – La responsabilidad que establece el artículo 155 incumbe al explotador de la aeronave.

ARTICULO 158. – El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado.

El explotador será responsable solidariamente salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

ARTICULO 159. – La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

ARTICULO 160. – El explotador es responsable por cada accidente hasta el límite de la suma equivalente en pesos al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad:

- 1) 2000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos;
- 2) 2000 argentinos oro más 1 1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 1000, para aeronaves que pesan más de 1000 y no excedan de 6000 kilogramos;
- 3) 10.400 argentinos oro más 1 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 6000, para aeronaves que pesan más de 6000 y no excedan de 20.000 kilogramos;

4) 25.000 argentinos oro más medio 1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 20.000, para aeronaves que pesan más de 20.000 y no excedan de los 50.000 kilogramos;

5) 43.600 argentinos oro más 0,37 de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 50.000 kilogramos, para aeronaves que pesan más de 50.000 kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 2000 argentinos oro por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños a personas y bienes la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

ARTICULO 161. – Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior, debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada una, de manera de no pasar, en conjunto, los límites antedichos.

ARTICULO 162. – El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

CAPITULO III: DAÑOS CAUSADOS EN TRANSPORTE GRATUITO

ARTICULO 163. – En caso de transporte aéreo gratuito de personas la responsabilidad del transportador será la prevista en el capítulo I de este título.

Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador está limitada por persona dañada, hasta trescientos argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad.

Dicha responsabilidad puede eximirse o atenuarse por convenio expreso entre las partes.

ARTICULO 164. – El explotador no es responsable si concurren las circunstancias previstas en el artículo 142.

CAPITULO IV: ABORDAJE AEREO

SECCION A: Concepto

ARTICULO 165. – Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave está en movimiento:

- 1) Cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo;
- 2) Cuando se desplace en la superficie por su propia fuerza motriz;
- 3) Cuando se halla en vuelo.

La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión.

SECCION B: Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados

ARTICULO 166. – En caso de daños causados a aeronaves o a personas y bienes a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a cargo del explotador de ésta.

El explotador no será responsable si prueba que l y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas.

El explotador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este título que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 167. – Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves, por los daños a las mismas aeronaves, a las personas y a los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la falta. Si no pudiera determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

ARTICULO 168. – La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

ARTICULO 169. – La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en los artículos 144, 145 y 163 según se trate.

SECCION C: Daños causados a terceros en la superficie

ARTICULO 170. – En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente en los términos de la sección precedente.

ARTICULO 171. – Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

ARTICULO 172. – Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites y en las condiciones previstas en esta sección, teniendo, quien haya abonado una suma mayor de la que le corresponde, derecho a repetir el excedente.

ARTICULO 173. – El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje debe, dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber al explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos precedentes. Vencido dicho plazo no podrá ejercitar esta acción.

ARTICULO 174. – La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el artículo 160.

TITULO VIII: BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

ARTICULO 175. – Los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves, a requerimiento de la autoridad aeronáutica.

ARTICULO 176. – El comandante de una aeronave está obligado a prestar los siguientes socorros:

- 1) Asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situación de peligro.
- 2) Salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronaves en peligro.

ARTICULO 177. – No habrá obligación de prestar socorro cuando est asegurado en mejores condiciones, o su prestación significase riesgos para las personas a bordo, o no hubiesen posibilidades de prestar un socorro útil.

ARTICULO 178. – En los casos del artículo anterior, quien prestase el socorro sólo tendrá derecho a ser retribuido si ha salvado o contribuido a salvar alguna persona.

ARTICULO 179. – Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra, o que hayan colaborado en la búsqueda de que trata el artículo 175, o que hayan salvado a alguna persona, tendrá n derecho a ser indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de ésta.

Las indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

ARTICULO 180. – Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La remuneración, que en ningún caso podrá ser superior al valor de los bienes salvados estará a cargo de los propietarios de éstos en proporción al valor de los mismos y el salvador podrá reclamarla directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

ARTICULO 181. – Si han sido salvados al mismo tiempo personas y bienes, el que ha salvado las personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda.

ARTICULO 182. – La indemnización y remuneración, son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

ARTICULO 183. – Las obligaciones establecidas en los artículos 175 y 176 alcanzan también a las aeronaves públicas. En estos casos, queda a cargo del explotador de la aeronave socorrida el pago de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de la misma, con la limitación establecida en el segundo párrafo del artículo 179.

ARTICULO 184. – Las disposiciones del presente título serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.

TITULO IX: INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION

ARTICULO 185. – Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

ARTICULO 186. – Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan.

La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

ARTICULO 187. – La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente, evitar que en los mismos y en las zonas donde puedan haberse dispersado, intervengan personas no autorizadas. La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad aeronáutica.

La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los casos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, en que habrá de actuarse conforme a las leyes de procedimiento penal, o cuando deban practicarse operaciones de asistencia o salvamento.

ARTICULO 188. – Toda persona está obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

ARTICULO 189. – Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad aeronáutica, así como permitir a ésta el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación.

ARTICULO 190. – Las aeronaves privadas extranjeras que sufran accidentes en el territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales y las aeronaves privadas argentinas que sufran accidentes en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

TITULO X: SEGUROS

ARTICULO 191. – El explotador está obligado a asegurar a su personal, habitual u ocasionalmente con función a bordo, contra los accidentes susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, conforme a las leyes a que se refiere el artículo 87.

ARTICULO 192. – El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del título VII. El seguro podrá ser substituido por un depósito, en efectivo o en títulos nacionales, o por una garantía bancaria.

Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros por accidentes al personal contratado en la República o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves, o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

ARTICULO 193. – No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie, en los límites fijados en este Código. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenciones internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

El seguro podrá ser substituido por otra garantía si la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autoriza.

ARTICULO 194. – En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de constituir las seguridades previstas en forma de depósito en efectivo o de garantía bancaria, se considerará que la garantía es suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe por todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los dos tercios del valor de cada aeronave si éstas son dos, o a la mitad, si se trata de tres o más.

ARTICULO 195. – No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidente que se concluyan en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicios de transporte aéreo regular. Toda cláusula que así lo establezca es nula.

ARTICULO 196. – Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo.

TITULO XI: LEY APLICABLE, JURISDICCION Y COMPETENCIA

ARTICULO 197. – Declárase materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de:

- 1) La circulación a rea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios a reos conectados con éstas.
- 2) El otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- 3) El otorgamiento de los servicios comerciales a reos.

ARTICULO 198. – Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación a rea o comercio a reo en general y de los delitos que puedan afectarlos.

ARTICULO 199. – Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales o donde ningún estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes de la Nación Argentina y son juzgados por sus tribunales.

Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación, en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina, sobre territorio extranjero, si se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado argentino o de personas domiciliadas en él o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.

ARTICULO 200. – En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo sobre el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación sólo corresponde en caso de:

- 1) Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales.
- 2) Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación a rea.
- 3) Que comprometan la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito si no mediase, en este último caso, pedido de extradición.

ARTICULO 201. – Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales están regidos por la ley del pabellón y ser juzgados por sus tribunales.

TITULO XII: FISCALIZACION Y PROCEDIMIENTO

ARTICULO 202. – La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República y sus aguas jurisdiccionales, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de las policías nacionales existentes.

La organización y funciones de la policía aeronáutica serán establecidas por una ley especial que se dictará al efecto.

ARTICULO 203. – Toda vez que se compruebe una infracción a este código o a su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la autoridad aeronáutica levantará acta con relación circunstanciada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Cuando en caso de delito deba detenerse a miembros de la tripulación de una aeronave que realice servicios de transporte aéreo, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas para posibilitar la continuación del vuelo.

ARTICULO 204. – Si durante un vuelo se cometiese algún delito o infracción, el comandante de la aeronave deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje, levantándose acta con las formalidades establecidas en el artículo anterior.

ARTICULO 205. – La autoridad policial, judicial u otra competente se incautará de los objetos mencionados en el artículo 9º que se encuentren a bordo de aeronaves sin la autorización especial exigida. Si el comiso quedase firme, serán entregados a la autoridad aeronáutica a su requerimiento.

ARTICULO 206. – En el ejercicio de las facultades que le otorga este código la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarlo, para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

ARTICULO 207. – La autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una operación aérea, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la autoridad aeronáutica.

En todo juicio en que deba disponerse la entrega, custodia o depósito de una aeronave, éstas se efectuarán a favor de la autoridad aeronáutica a su requerimiento, salvo los legítimos derechos de terceros.

TITULO XIII: FALTAS Y DELITOS

CAPITULO I: INFRACCIONES

ARTICULO 208. – Las infracciones a las disposiciones de este código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo nacional y sancionadas con:

1) Apercibimiento;

2) Multa.

a) Para las infracciones en el transporte aéreo comercial: De 2 hasta 100 veces el valor de la tarifa máxima vigente para el itinerario comprendido en el billete de pasaje o documento de transporte en infracción tarifaria o de 2 hasta 200 veces el valor de la tarifa máxima que correspondiese a 100 kilogramos entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción tarifaria. Cuando la infracción cometida no fuese de naturaleza tarifaria y sí relacionada con el régimen administrativo general resultante de este Código, las leyes de política aérea, sus reglamentaciones y normas complementarias, o las condiciones de otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o permisos, la multa tendrá como índice los de 2 hasta 100 veces el valor de la tarifa máxima vigente para pasajeros o desde 2 hasta 200 veces la tarifa vigente para 100 kilogramos de carga –según sea el caso– que correspondiese al mayor trayecto contenido en el instrumento que confirió la concesión, autorización o permiso de servicio o –a falta de éste– al trayecto desde el punto de origen del vuelo.

b) Para las restantes actividades aeronáuticas hasta la suma de cien millones de pesos (\$ 100.000.000).

c) Para los titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas hasta la suma de cuatro millones de pesos (\$ 4.000.000).

Los importes de los precedentes incisos b) y c) se considerarán automáticamente modificados en función de la variación que se opera en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo que lo sustituyere, entre el 1 de diciembre de 1980 y el mes inmediato anterior al de la comisión de la infracción.

3) Inhabilitación temporaria de hasta 4 años o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica.

4) Suspensión temporaria de hasta 6 meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios comerciales aéreos.

5) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

ARTICULO 209. – Las faltas previstas en este Código y su reglamentación, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica salvo cuando corresponda inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autoridades que sólo podrán ser dispuestas por el Poder Ejecutivo.

ARTICULO 210. – El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultada para imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, serán fijados por Poder Ejecutivo.

Dicho procedimiento será de carácter sumario y actuado, asegurando la existencia de dos instancias y el derecho de defensa.

ARTICULO 211. – Cuando el infractor no pague la multa dentro de los 5 días de estar consentida o firme la resolución que la impuso, será compelido por vía del cobro de créditos fiscales, siendo asimismo aplicable el sistema de actualización y de intereses que corresponda a tales créditos.

Si el infractor es titular del certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto de la cual cometió infracción en la forma que determine la reglamentación.

ARTICULO 212. – Podrá aplicarse inhabilitación definitiva:

- 1) Cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico;
- 2) Cuando concurren las circunstancias indicadas en el artículo 223 de este código.

ARTICULO 213. – Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y, como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva o la caducidad de la concesión o retiro de la autorización, según corresponda.

ARTICULO 214. – Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

ARTICULO 215. – Serán recurribles ante la justicia federal en lo contencioso administrativo, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de:

- 1) Multa superior a \$500.000 en el caso del transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción.
- 2) Multa superior a \$200.000 para el caso de las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.
- 3) Inhabilitación definitiva.
- 4) Inhabilitación temporaria que supere los 15 días.
- 5) Suspensión temporaria de las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.
- 6) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Los montos previstos en los incisos 1° y 2° se actualizarán semestralmente en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo que lo sustituyere, a partir del 1 de diciembre de 1980.

El recurso deberá interponerse dentro de los 15 días de notificado el acto administrativo.

ARTICULO 216. – El importe de las multas previstas en este Código y su reglamentación, ingresará al fondo permanente para el fomento de la aviación civil.

CAPITULO II: DELITOS

ARTICULO 217. – Será reprimido con reclusión o prisión de 3 a 15 años el que:

- 1) Practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación, mientras se encuentre en vuelo;
- 2) Por medio de fraude o violencia se apodera de una aeronave o de su carga o cambiase o hiciese cambiar de ruta a una aeronave en vuelo.

Será reprimido con la misma pena el que cometiese los hechos previstos en los incisos anteriores, mientras se estén realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo.

Si tales actos produjesen accidente o causen lesión o muerte a alguna persona, la pena será de 5 a 25 años de reclusión o prisión.

ARTICULO 218. – Será reprimido con prisión de 1 a 6 años, el que ejecutase cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea.

Si el hecho produjese accidente, la pena será de 3 a 12 años de reclusión o prisión.

Si el accidente causase lesión a alguna persona, la pena será de 3 a 15 años de reclusión o prisión y si ocasionase la muerte, de 10 a 25 años de reclusión o prisión.

ARTICULO 219. – Será reprimido con prisión de 1mes a 2 años:

- 1) El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;
- 2) El que condujese una aeronave, transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;
- 3) El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad;
- 4) El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;
- 5) El que, a sabiendas, transportase o hiciese transportar cosas peligrosas en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias, y el comandante o persona a cargo del contralor de los vuelos que, a sabiendas, condujese una aeronave o autorizase el vuelo en dichas circunstancias.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidentes o daños, la pena será de 6 meses a 4 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona se impondrá prisión de 2 a 10 años.

Iguales penas se impondrán al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de esas circunstancias.

ARTICULO 220. – Será reprimido con prisión de 1 mes a 2 años:

- 1) El que desempeñe una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma;
- 2) El que desempeñe una función aeronáutica transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su habilitación.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 6 meses a 4 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

ARTICULO 221. – Será reprimido con prisión de 6 meses a 4 años:

- 1) El que efectuase funciones aeronáuticas, careciendo de habilitación;
- 2) El que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros;
- 3) El que efectuase vuelos estando bajo la acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 1 a 6 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

ARTICULO 222. – Ser reprimido con prisión de 6 meses a 4 años el que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas.

ARTICULO 223. – Será reprimido con prisión de 6 meses a 2 años el que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

ARTICULO 224. – Será reprimido con prisión de 3 meses a 1 año, el que no cumpliera con las obligaciones prescritas en el artículo 176 de este código.

ARTICULO 225. – Toda condena mayor de 6 meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por un plazo de 1 a 4 años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el reo se encuentre habilitado.

En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

ARTICULO 226. – La inhabilitación será también definitiva cuando en los casos previstos en el artículo 217 el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave.

TITULO XIV: PRESCRIPCION

ARTICULO 227. – Prescriben a los seis meses las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos de los artículos 171 y 172.

Si hubiere juicio, el plazo comenzará a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial. Si no hubiere juicio el plazo comenzará a contarse desde la fecha del pago, pero de todas maneras las acciones prescriben en un plazo máximo de dieciocho meses contados desde la fecha en que se produjo el abordaje.

ARTICULO 228. – Prescriben al año:

1) La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término se cuenta desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiese haber llegado o desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento;

2) Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El plazo empieza a correr desde el día del hecho.

Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento pero no excediendo en ningún caso los tres años a partir del día en que el daño fue causado;

3) Las acciones de reparación por daños en caso de abordaje. El término se cuenta desde el día del hecho.

4) Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última prestación pactada o de la utilización de los servicios y a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte.

ARTICULO 229. – Prescriben a los dos años las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que terminaron estas operaciones.

ARTICULO 230. – La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el capítulo I del título XIII de este código, se cumple a los cuatro años de ocurrido el hecho de la fecha de notificación de la sanción.

TITULO XV: DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 231. – En la circulación aérea dentro del territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales de los que la Nación sea parte.

ARTICULO 232. – La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será aprobada y autorizada por la autoridad aeronáutica y se ajustará a las disposiciones vigentes al respecto y a las prescripciones contenidas en los convenios sobre la materia, de los que la Nación sea parte.

ARTICULO 233. – En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los tres meses de la fecha de recepción de las últimas noticias.

ARTICULO 234. – Considérase aeroclub, toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.

En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades a áreas comerciales complementarias, siempre que tal dispensa:

- 1) No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados;
- 2) Los ingresos que se recauden por tales servicios, se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del Aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y circunstancias en que se otorgarán estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria a fin de que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente.

ARTICULO 235. – El Código Aeronáutico entrará en vigencia a los treinta días de su publicación, oportunidad en la cual quedarán derogadas las leyes 13.345, 14.307 y 17.118, los decretos leyes 1.256/57 y 6817/63 y toda otra disposición que se le oponga.

ARTICULO 236. – Comuníquese, publíquese, d se a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

ONGANIA - Borda - Lanusse.

Ley N° 13.041

Se valúan los servicios de protección a la aeronáutica.

Bs. As., 27/9/47

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1° — Facúltase al Poder Ejecutivo, por medio de la Secretaría de Aeronáutica, a fijar contribuciones por servicios:

- a) Vinculados directa o indirectamente al uso de aeropuertos y aeródromos.
- b) De protección al vuelo y de tráfico administrativo referente a la navegación aérea.

ARTICULO 2°— Las contribuciones a que se refiere el artículo anterior serán justas y razonables, y para su fijación se deberán tener en cuenta las necesidades de los servicios prestados, el desarrollo de la aeronavegación y calidad de los contribuyentes. Dentro de las distintas categorías de aeropuertos y aeródromos las contribuciones serán uniformes.

ARTICULO 3° — Las contribuciones a que se refiere el inciso a) del artículo 1° ingresarán al patrimonio nacional, provincial o municipal, según corresponda; las contribuciones a que se refiere el inciso b) ingresarán al patrimonio de la Nación.

ARTICULO 4° — El Poder Ejecutivo por medio de la Secretaría de Aeronáutica queda facultado para fijar en los aeropuertos y aeródromos de propiedad nacional, los demás medios de explotación que no sean técnicamente servicios prestados a la aeronavegación.

ARTICULO 5° — El Poder Ejecutivo, por medio de la Secretaría de Aeronáutica, queda facultado para fijar las contribuciones de mejoras originadas por la construcción de aeropuertos y aeródromos de propiedad nacional, en forma proporcional a las distintas categorías de los mismos, hasta un ámbito radial máximo de 15 kilómetros, ajustándose a la revaluación que se haga tres años después de habilitadas las obras al servicio público, excluidas las mejoras. Cuando los aeropuertos o aeródromos nacionales se encuentren en territorio de provincias, el Poder Ejecutivo, por medio de la Secretaría de Aeronáutica, gestionará los convenios necesarios para la fijación, recaudación y distribución de las correspondientes contribuciones de mejoras.

ARTICULO 6° — Lo recaudado por la Nación por los distintos conceptos de los artículos precedentes será afectado al mantenimiento y ampliación de los servicios a que se refiere el artículo 1°.

ARTICULO 7° — El Poder Ejecutivo queda facultado para aplicar en forma parcial y progresiva la presente ley.

ARTICULO 8° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a veintisiete de septiembre de mil novecientos cuarenta y siete. — J. H. Quijano — Alberto H. Reales, Ricardo C. Guardo; L. Zavalla Carbó.

LEY 26.102

Sancionada: Mayo 31 de 2006. Promulgada Parcialmente: Junio 16 de 2006.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

LEY DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Título I

Sistema de Seguridad Aeroportuaria

ARTICULO 1° — La seguridad aeroportuaria debe ser resguardada y garantizada por el Estado nacional a través de las instituciones públicas y organismos de carácter policial, de seguridad, regulación y/o supervisión, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma.

ARTICULO 2° — La presente ley tiene por finalidad establecer las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del Sistema de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 3° — A los fines de la presente ley y de las actividades reguladas por la misma, se entenderá por "Seguridad Aeroportuaria" a las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario, a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el Código Aeronáutico.

ARTICULO 4° — Para la aplicación de la presente ley se define como:

1. Actividad aeroportuaria, a toda la actividad que se desarrolle en el aeropuerto o se encuentre específicamente vinculada al mismo.
2. Actividad aeronáutica, a toda la actividad relacionada con la explotación y/o uso de la infraestructura aeroportuaria por la que se perciba una tasa aeronáutica, según lo establecido en la normativa vigente.
3. Actividad no aeronáutica, a toda la actividad relacionada con la explotación de servicios y/o actividades comerciales, industriales y afines que se desarrolle conforme la reglamentación vigente.

4. Aeropuerto, a los aeródromos públicos que cuenten con los servicios y/o con intensidad de movimiento aéreo, que justifiquen tal denominación y que hayan sido habilitados por la autoridad competente.

5. Aeródromo, al área definida, de tierra o agua, incluidos sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados, total o parcialmente, a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, habilitado por la autoridad competente.

6. Aeropuerto internacional, a los aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del/ o con destino al extranjero, en los que se prestan servicios de aduana, migraciones, sanidad y otros.

ARTICULO 5º — El ámbito jurisdiccional de aplicación de la seguridad aeroportuaria se extiende a los aeropuertos y aeródromos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) así como a sus diferentes áreas, zonas, partes e instalaciones, y comprende a toda persona física o jurídica, pública o privada, que ingrese al aeropuerto o aeródromo y/o haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto o que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria, aeronáutica o no aeronáutica desarrollada en el mismo.

ARTICULO 6º — La seguridad aeroportuaria comprende el control e inspección sobre las siguientes áreas, sectores, personas y bienes de un aeropuerto:

1. El área pública: comprende las áreas del aeropuerto y las instalaciones en ellas existentes a la que tiene libre acceso el público no-pasajero, y que abarca las áreas de terreno con el complejo de edificios aeroportuarios constituidos por las terminales, edificios de servicio y auxiliares, sistema terrestre de accesos, área de circulación —de personas y vehicular—, estacionamientos e instalaciones de los servicios que resulten de libre acceso al público no-pasajero y todo otro espacio no comprendido en la parte aeronáutica en el cual para el ingreso y circulación no se requiere credencial identificatoria o autorización otorgada por la autoridad competente.

2. El área de seguridad restringida: comprende los puntos y las áreas del aeropuerto que pueden ser traspasados o en los que pueden ingresar exclusivamente aquellas personas y/o vehículos que posean autorización otorgada por la autoridad competente. En su ámbito se encuentran:

2.1. Los puestos de control: son los puntos o sitios de inspección de personas y vehículos ingresantes o salientes del área de seguridad restringida del aeropuerto.

2.2. La parte aeronáutica: abarca las áreas del aeropuerto integradas por el área de movimiento, los terrenos y las instalaciones adyacentes o componentes de los mismos, cuyo acceso está controlado:

a) El área de movimiento: es el área del aeropuerto que se usa para el despegue, aterrizaje y rodaje de las aeronaves, integrada por:

i) El área de maniobras: es el área del aeropuerto que debe usarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves —pista y calles de rodaje—, excluyendo las plataformas.

ii) La plataforma: es el área definida en un aeropuerto terrestre destinada a dar cabida a las aeronaves a los fines del embarco o desembarco de pasajeros, correo, carga, equipaje, abastecimiento de combustible, mantenimiento o estacionamiento, amarre y/o pernocte. Comprende (i) el puesto de estacionamiento de aeronaves que es el área designada en una plataforma destinada al estacionamiento, amarre y/o pernocte de una aeronave y (ii) el andén que es el corredor —en el terreno o por manga— que conecta al puesto de estacionamiento de aeronaves con la zona estéril o zona de pasajeros.

iii) El área de circulación vehicular operativa: es el camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos debidamente autorizados.

b. El sector estéril: es el sector del aeropuerto comprendido entre un puesto de inspección y la aeronave, cuyo acceso está estrictamente controlado y sirve para la permanencia de los pasajeros que aguardan un determinado vuelo.

c. El sector de equipaje de bodega: es el área del aeropuerto compuesto por los edificios, cintas transportadoras y caminos destinados a la manipulación, clasificación y/o depósito del equipaje de bodega facturado transportado hacia o desde las aeronaves.

d. El sector de carga: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a la manipulación, transferencia y/o depósito de cargas y mercancías que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje facturado.

e. El sector de correo: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al despacho y/o depósito de correspondencia y a la prestación de otros servicios postales.

f. El sector de provisiones: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al abastecimiento y/o depósito de provisiones, esto es, de alimentos, bebidas y otros suministros que se utilizan y/o venden a bordo de la aeronave durante el vuelo.

g. El sector de mantenimiento de aeronaves: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, hangares, edificios, talleres, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al mantenimiento de las aeronaves.

3. La instalación aeroportuaria: comprende todo bien mueble o inmueble existente o en construcción ubicado dentro del perímetro aeroportuario destinado al uso de personas y cosas, relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria, y que puede formar parte del área pública o del área restringida del aeropuerto.

4. El perímetro aeroportuario: abarca el límite de la superficie total del terreno sobre el cual se asienta el aeropuerto, y que puede formar parte del área pública o del área restringida del aeropuerto.

5. La aeronave: es toda máquina, aparato o mecanismo que pueda circular en el espacio aéreo y que sea apto para transportar personas o cosas.

6. La tripulación: es el personal dispuesto por la empresa aerocomercial explotadora para prestar a bordo de la aeronave el conjunto de los servicios de vuelo.

7. Los pasajeros: son los usuarios del aeropuerto que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o servicios del aeropuerto con motivo del inicio, escala o finalización de un vuelo.

8. Los usuarios: son aquellas personas físicas o jurídicas que hacen uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

9. Los empleados: son los dependientes de las personas físicas o jurídicas que desarrollan actividades y/o prestan servicios en los aeropuertos.

10. Los prestadores de servicios: son las personas físicas o jurídicas que desarrollan actividades y/o prestan servicios en los aeropuertos.

11. La carga: son los bienes o mercancías transportadas en la aeronave, excepto el correo, las provisiones y suministros y el equipaje.

12. El correo: son los despachos de correspondencia y otros objetos entregados por los prestadores de servicios postales para ser trasladados por medio aéreo. El control del correo se limitará a evitar el transporte de sustancias prohibidas o en sí mismas peligrosas.

13. Provisiones y suministros: son los artículos de uso y consumo que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las comidas y otros artículos afines.

14. El equipaje: son los artículos de propiedad personal de los pasajeros y tripulantes que transportan en la bodega de la aeronave —equipaje facturado de bodega— o junto al pasajero o tripulante —equipaje de mano— mediante un convenio con la empresa aerocomercial explotadora.

ARTICULO 7º — El Sistema de Seguridad Aeroportuaria estará a cargo del Ministerio del Interior a través de la Secretaría de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior será responsable de:

1. La elaboración, formulación, implementación y evaluación de las políticas y las estrategias de seguridad aeroportuaria.
2. La dirección superior y la administración general de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 8º — Créase en el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior del Ministerio del Interior, el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, con la función de asesorar al titular de dicha Secretaría en todo lo relativo a la seguridad aeroportuaria y al cumplimiento de sus funciones en la materia.

El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria será el ámbito de planificación y coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria.

ARTICULO 9º — El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria será presidido naturalmente por el Secretario de Seguridad Interior del Ministerio del Interior o, en su caso, por el Subsecretario del área que éste designe para representarlo y estará integrado por representantes de las siguientes áreas designados a tal efecto por sus respectivos titulares:

1. La Policía de Seguridad Aeroportuaria.
2. La Dirección General de Migraciones.
3. La Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos.
4. El Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria.
5. La Dirección de Sanidad de Fronteras.
6. La Subsecretaría de Transporte Aerocomercial del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
7. El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.
8. La autoridad u organismo responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo de la aviación civil.

El Secretario de Seguridad Interior podrá convocar a integrar el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en carácter de miembro invitado, a las autoridades de otros organismos públicos o fuerzas de seguridad o policiales, federales o provinciales, que considere relevante para la seguridad aeroportuaria, o a los funcionarios designados por aquéllas. Asimismo, podrá convocar a participar de las reuniones del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actividades en el ámbito aeroportuario y/o que resulten de interés o sean necesarias a los efectos del cumplimiento de las funciones del mismo.

El funcionamiento y la organización del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria serán establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional.

ARTICULO 10. — En cada aeropuerto o aeródromo integrante del Sistema Nacional de Aeropuertos se constituirá un Comité Local de Seguridad Aeroportuaria, con una integración análoga a la prevista en el artículo anterior, que será presidido por un representante del Secretario de Seguridad Interior o, en su defecto, por la máxima autoridad de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con funciones en aquéllos.

El comité local de seguridad aeroportuaria será el ámbito de coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria de cada aeropuerto.

Policía de Seguridad Aeroportuaria

Capítulo I

Misión y funciones

ARTICULO 11. — La Policía de Seguridad Aeroportuaria actuará en el ámbito del Ministerio del Interior como autoridad superior responsable de la seguridad aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos.

ARTICULO 12. — Será misión de la Policía de Seguridad Aeroportuaria:

1. La seguridad aeroportuaria preventiva consistente en la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para prevenir, conjurar e investigar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

2. La seguridad aeroportuaria compleja consistente en la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para realizar el control y la conjuración de los actos delictivos complejos cometidos por organizaciones criminales, relacionados con el narcotráfico, el terrorismo, el contrabando y otros delitos conexos.

ARTICULO 13. — A los efectos de la presente ley, se entiende por:

1. Prevención, a las acciones tendientes a impedir, evitar, obstaculizar o limitar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

2. Conjuración, a las acciones tendientes a neutralizar o contrarrestar en forma inmediata los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario en ejecución, hacerlos cesar y evitar consecuencias ulteriores que vulneren dicha seguridad.

3. Investigación, a las acciones tendientes a analizar y conocer los hechos y actividades delictivas que resulten atentatorias de la seguridad aeroportuaria, sin perjuicio de las responsabilidades jurisdiccionales como auxiliar en la persecución penal de delitos.

ARTICULO 14. — La Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene las siguientes funciones:

1. La salvaguarda a la aviación civil nacional e internacional a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y cosas transportadas así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario.

2. La fiscalización y control del transporte, tenencia, portación de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario.

3. La adopción de medidas a fin de dar respuesta inmediata a situaciones de crisis derivadas de circunstancias como el apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de bombas, sabotajes o de cualquier otro evento crítico o delictivo que pudiera acontecer en el ámbito aeroportuario y en las aeronaves que no se encuentren en vuelo. Se entiende que una aeronave se encuentra en vuelo a partir del momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

4. La planificación y desarrollo de estrategias y acciones tendientes a la prevención y conjuración de delitos en el ámbito aeroportuario.

5. La investigación y conjuración de hechos y actividades delictivas cometidas en el ámbito aeroportuario.

6. La asistencia y cooperación a las autoridades judiciales competentes en la investigación criminal y la persecución de delitos.

7. El cumplimiento de los compromisos previstos en los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil y de seguridad aeroportuaria.

8. La regulación, la habilitación y fiscalización de los servicios de seguridad aeroportuarios que fueran prestados por personas físicas o jurídicas privadas.

9. La aplicación de las sanciones que se establezcan por las contravenciones cometidas en el ámbito aeroportuario.

ARTICULO 15. — A los efectos del cumplimiento de las misiones y funciones establecidas en los artículos 12 y 14 de la presente ley, la jurisdicción de la Policía de Seguridad Aeroportuaría se podrá extender a todo el territorio nacional cuando los hechos investigados pudieran vulnerar la seguridad aeroportuaría.

Cuando las acciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaría deban desarrollarse fuera del ámbito aeroportuario, deberá ponerse en conocimiento a la autoridad en seguridad o policial que también posea jurisdicción en el territorio de que se trate siempre que ello no afecte el normal desarrollo de tales actividades.

ARTICULO 16. — La Policía de Seguridad Aeroportuaría ejercerá en el ámbito aeroportuario las funciones de policía aduanera, migratoria y/o sanitaria donde y cuando no haya autoridad establecida por las respectivas administraciones.

ARTICULO 17. — La Policía de Seguridad Aeroportuaría será la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago (Ley 13.891), de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia:

1. El Convenio sobre Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves o Convenio de Tokio de 1963 (Ley 18.730).

2. El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves o Convenio de La Haya de 1970 (Ley 19.793).

3. El Convenio para la Represión de Actos Ilegítimos contra la Seguridad de la Aviación civil o Convenio de Montreal de 1971 (Ley 20.411).

Asimismo, la Policía de Seguridad Aeroportuaría será autoridad de aplicación en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, esta última exclusivamente en el ámbito aeroportuario.

Capítulo II

Autoridades

ARTICULO 18. — La conducción y administración de la Policía de Seguridad Aeroportuaría será ejercida por la Dirección Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaría que estará a cargo de un funcionario con rango de Director Nacional, que será designado por el Poder Ejecutivo nacional.

ARTICULO 19. — La conducción de la Policía de Seguridad Aeroportuaría comprende la planificación estratégica y la dirección y coordinación operativa general de la misma en todo lo relativo al accionar específico así como también a las actividades y labores conjuntas con otros cuerpos policiales, fuerzas de seguridad u organismos de inteligencia, federales, provinciales y/o extranjeros, de acuerdo con sus funciones y competencias específicas.

La administración de la Policía de Seguridad Aeroportuaría comprende la gestión administrativa; la dirección de los recursos humanos; la gestión económica, contable y presupuestaria; la gerencia logística; la asistencia y asesoramiento jurídico-legal; y las relaciones institucionales de la institución.

ARTICULO 20. — La composición, dimensión, organización operacional y despliegue de la Policía de Seguridad Aeroportuaría serán establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional.

Capítulo III

Facultades

ARTICULO 21. — La Policía de Seguridad Aeroportuaria está facultada para:

1. Actuar en cualquier lugar del ámbito aeroportuario del Sistema Nacional de Aeropuertos de la República Argentina en cumplimiento de las misiones y funciones fijadas en los artículos 12 y 14 de la presente ley.
2. Solicitar informes, documentos, antecedentes y todo otro elemento que estime útil para el cumplimiento de sus misiones y funciones, a cualquier organismo público, nacional, provincial o municipal, y a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, los que estarán obligados a proporcionarlos dentro del término que se les fije, en el marco de la normativa vigente.
3. Contribuir a la elaboración de Inteligencia Criminal en función de los planes que elabore la Dirección Nacional de Inteligencia Criminal de la Secretaría de Seguridad Interior, requerir informes a la misma y participar en la producción de Inteligencia Nacional de acuerdo a los requerimientos que se originen en el Sistema Nacional de Inteligencia a través de la mencionada Dirección.
4. Organizar y administrar bases de datos, archivos y antecedentes relativos a la actividad propia de la seguridad aeroportuaria o datos obtenidos en el ejercicio de sus funciones, pudiendo promover la celebración de acuerdos y contratos con organismos nacionales, internacionales y extranjeros para integrarse en redes informativas de tal carácter, a condición de necesaria y efectiva reciprocidad.
5. Coordinar su accionar con organismos similares o conexos, nacionales, provinciales, municipales o de otros países, cuando el cumplimiento de sus misiones y funciones lo hagan necesario.
6. Celebrar convenios de cooperación técnica y financiera con entidades públicas y/o privadas, sin cargo para el Estado nacional, a los efectos de propender a la optimización y modernización de la infraestructura y de los métodos operativos del sistema de seguridad aeroportuaria.
7. Proponer los marcos regulatorios de las actividades vinculadas al sistema de seguridad aeroportuaria que puedan ser prestadas por sujetos de derecho privado, y las sanciones pecuniarias a ser aplicadas en caso de infracción a los mismos.
8. Percibir las multas que se apliquen como sanciones por la comisión de las contravenciones establecidas en el Código Contravencional Aeroportuario.
9. Percibir los aranceles por la habilitación del uso de bienes, la prestación de servicios y el desarrollo de actividades por parte de personas vinculadas a la seguridad aeroportuaria para su utilización, prestación o actuación, respectivamente, que se determinen en el ámbito de su competencia.
10. Proponer el dictado y ejercer la regulación del servicio de prestaciones adicionales, facultándose al Director Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria a dictar normas complementarias en la materia, el que no podrá afectar el normal cumplimiento de las misiones y funciones de la Institución.

Capítulo IV

Principios básicos de actuación

ARTICULO 22. — Las acciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberán adecuarse estrictamente al principio de razonabilidad, evitando todo tipo de actuación abusiva, arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia física o moral contra las personas, así como también al principio de gradualidad, privilegiando las tareas y el proceder preventivo y disuasivo antes que el uso efectivo de la fuerza.

ARTICULO 23. — El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberá adecuar su conducta durante el desempeño de sus funciones a los siguientes principios básicos de actuación:

1. Desempeñarse con responsabilidad, respeto a la comunidad, imparcialidad e igualdad en el cumplimiento de la ley, protegiendo los derechos de las personas.
2. Actuar teniendo en miras el pleno e irrestricto respeto a los derechos humanos, en especial el derecho a la vida, a la libertad, a la integridad y dignidad de las personas, sin que ningún tipo de emergencia u orden de un superior pueda justificar el sometimiento a torturas u otros tratos crueles inhumanos o degradantes.

3. Asegurar la plena protección de la integridad física, psíquica y moral de las personas bajo su cuidado o custodia.
4. Ajustar su conducta a la ley de Ética Pública, absteniéndose de cualquier situación que implique un conflicto de intereses o la obtención de ventaja o provecho indebidos de su autoridad o función, persiga o no fines lucrativos.
5. Velar por el cumplimiento de las normas constitucionales, legales y reglamentarias durante su accionar o el de otras fuerzas, organismos o agencias con las que se desarrollen labores conjuntas o combinadas, o en las conductas de personas físicas o jurídicas, públicas o privadas con las que se relacionen, debiendo dar inmediata cuenta de cualquier incumplimiento o del hecho de corrupción a la autoridad superior u organismo de control competente.
6. Mantener en reserva las cuestiones de carácter confidencial, particularmente las referidas al honor, la vida y los intereses privados de las personas, de que tuvieran conocimiento, a menos que el cumplimiento de sus funciones o las necesidades de la justicia exijan estrictamente lo contrario.
7. Ejercer la fuerza física o coacción directa en función del resguardo de la seguridad aeroportuaria solamente para hacer cesar una situación en que, pese a la advertencia u otros medios de persuasión empleados por el funcionario del servicio, se persista en el incumplimiento de la ley o en la conducta grave. La utilización de la fuerza será de último recurso y toda acción que pueda menoscabar los derechos de las personas será de ejecución gradual, evitando causar un mal mayor a los derechos de éstas, de terceros o de sus bienes, y/o un uso indebido o excesivo de la fuerza, abuso verbal o mera descortesía.
8. Recurrir al uso de armas de fuego solamente en caso de legítima defensa, propia o de terceros y/o situaciones de estado de necesidad en las que exista peligro grave, inminente y actual para la vida de las personas protegidas, o para evitar la comisión de un delito que entrañe ese mismo peligro, debiendo obrar de modo de reducir al mínimo los posibles daños y lesiones.
9. Anteponer al eventual éxito de la actuación la preservación de la vida humana, la integridad física de las personas, cuando exista riesgo de afectar dicho bien.
10. Identificarse como funcionarios del servicio, cuando el empleo de la fuerza y de armas de fuego sea inevitable, en la medida de lo posible y razonable, dar una clara advertencia de su intención de emplear la fuerza o armas de fuego con tiempo suficiente como para que la misma sea tomada en cuenta, salvo que, al dar esa advertencia se pusiera indebidamente en peligro a las personas protegidas o al funcionario del servicio, se creara un riesgo cierto para sus vidas y el de otras personas, o resultara evidentemente inadecuada o inútil dadas las circunstancias del caso.

ARTICULO 24. — En la Policía de Seguridad Aeroportuaria no habrá deber de obediencia cuando la orden impartida sea manifiestamente ilegítima y/o ilegal o su ejecución configure o pueda configurar delito.

Si el contenido de la orden implicase la comisión de una falta disciplinaria leve o grave el subordinado deberá formular la objeción siempre que la urgencia de la situación lo permita.

ARTICULO 25. — En ningún caso, el personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, en el marco de las acciones y actividades propias de sus misiones y funciones, podrán:

1. Inducir a terceros a la comisión de actos delictivos o que afecten a la intimidad y privacidad de las personas.
2. Obtener información, producir inteligencia o almacenar datos sobre personas, por el solo hecho de su raza, fe religiosa, acciones privadas, u opinión política, o de adhesión o pertenencia a organizaciones partidarias, sociales, sindicales, comunitarias, cooperativas, asistenciales, culturales o laborales, así como por la actividad lícita que desarrollen en cualquier esfera de acción.
3. Influir de cualquier modo en la situación institucional, política, militar, social y económica del país, en su política exterior, en la vida interna de los partidos políticos legalmente constituidos, en la opinión pública, en medios de difusión o en asociaciones o agrupaciones legales de cualquier tipo.

ARTICULO 26. — El Personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, en ejercicio de sus funciones, en cualquier circunstancia y lugar, deberá hacer uso exclusivamente del armamento reglamentario provisto por la conducción de la institución, no pudiendo portar ni utilizar otro tipo de armamento no autorizado u homologado por la autoridad máxima de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 27. — La Policía de Seguridad Aeroportuaria comunicará inmediatamente a la autoridad judicial que correspondiere los delitos de acción pública que llegaren a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones.

ARTICULO 28. — La Policía de Seguridad Aeroportuaria no está facultada para privar de su libertad a las personas, salvo que durante el desempeño de actividades preventivas o conjurativas, se deba proceder a la aprehensión de aquella persona que hubiera cometido algún delito; o existieren indicios y hechos fehacientes que razonablemente pudieran vincularse con la comisión de algún eventual delito en su ámbito de actuación.

ARTICULO 29. — La privación de la libertad deberá ser notificada inmediatamente a la autoridad judicial, y a la autoridad policial competente del lugar del hecho, si correspondiere, y la persona detenida deberá ser puesta a disposición de dicha autoridad en forma inmediata.

Capítulo V

Régimen profesional

ARTICULO 30. — El régimen profesional del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se basa en los principios de profesionalización, idoneidad y eficiencia funcional, atendiendo a la satisfacción plena de las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad aeroportuaria.

ARTICULO 31. — El régimen profesional del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se rige por la presente ley y por la reglamentación que se dicte en su consecuencia y comprende la regulación del escalafón y sus respectivos agrupamientos y especialidades; la carrera profesional y sus respectivos perfiles; los grados jerárquicos; el ejercicio de la superioridad; la ocupación de los cargos orgánicos; las promociones y ascensos; la formación y capacitación del personal; el sistema de retribuciones; el régimen disciplinario; y las demás normativas inherentes al régimen laboral y al régimen previsional especial al que hace referencia el Capítulo VII de la presente ley.

Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a disponer las medidas necesarias tendientes a establecer el sistema médico asistencial que regirá para el personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, en virtud de la aplicación de la Ley 23.660.

ARTICULO 32. — El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria está exceptuado de las normas que regulan el empleo público, con excepción de las que expresamente se incluyan en la presente ley y en las reglamentaciones que se dicten.

ARTICULO 33. — El ingreso a la Policía de Seguridad Aeroportuaria se producirá, previa aprobación del curso básico de formación para la seguridad aeroportuaria y de los exámenes que al efecto se establezcan en las normas reglamentarias en el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria.

La autoridad máxima de la Policía de Seguridad Aeroportuaria fijará los cupos para cada año lectivo y aprobará la denominación del curso básico de formación para la seguridad aeroportuaria, los alcances y forma de las pruebas de aptitud profesional, y designará a los evaluadores.

Asimismo, aprobará la denominación y contenido de todos los cursos de capacitación, perfeccionamiento, especialización y entrenamiento para la seguridad aeroportuaria, destinados al personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria o a terceros.

ARTICULO 34. — Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, y cuando las necesidades funcionales impongan el llamado a convocatorias excepcionales o la obtención de capacidades especiales que no se encuentren dentro de los programas aprobados para la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la autoridad máxima de dicha institución policial podrá efectuar convocatorias extraordinarias que permitan el ingreso de ciudadanos que cumplan con los requisitos físicos, psíquicos y profesionales establecidos para el caso y que aprueben el curso básico de adaptación y/o especialización, así como los exámenes que al efecto se establezcan.

ARTICULO 35. — Son requisitos para ser miembro de la Policía de Seguridad Aeroportuaria:

1. Ser ciudadano argentino, nativo o por opción.
2. Acreditar aptitud psicofísica compatible con la función y tarea a desarrollar.
3. Declarar bajo juramento cumplir y hacer cumplir la Constitución Nacional y las leyes de la República.
4. Observar una conducta pública adecuada al ejercicio de la función pública y a la función específica que reglamenta la presente ley, en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 2º y 3º de la Ley 25.188 de Ética en el Ejercicio de la Función Pública.
5. Aprobar los programas y requisitos de formación y capacitación que establezca la Policía de Seguridad Aeroportuaria.
6. Cumplir con las condiciones fijadas por la presente ley y sus normas reglamentarias.
7. Enseñanza media completa o sus equivalentes.

ARTICULO 36. — Sin perjuicio de lo prescripto por el artículo precedente, no podrán ingresar a la Policía de Seguridad Aeroportuaria:

1. Quienes hayan incurrido en actos de fuerza contra el orden institucional y el sistema democrático, conforme a lo previsto en el artículo 36 de la Constitución Nacional y en el Libro Segundo, Título X del Código Penal, aun cuando se hubieren beneficiado por un indulto o condonación de la pena.
2. Quienes registren antecedentes por violación a los derechos humanos, según se establezca en los archivos de la Secretaría de Derechos Humanos del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos o de cualquier otro organismo o dependencia pública que pudieren sustituirla en el futuro.
3. Quienes hayan sido condenados por delito doloso de cualquier índole.
4. Quienes hayan sido condenados por delito en perjuicio de la Administración Pública Nacional, Provincial o Municipal.
5. Quienes tengan proceso penal pendiente que pueda dar lugar a condena por los delitos enunciados en los incisos 3 y 4 del presente artículo.
6. Quienes se encuentren inhabilitados para el ejercicio de cargos públicos.
7. Quienes hayan sido sancionados con exoneración o cesantía en la Administración Pública Nacional, Provincial o Municipal, mientras no medie rehabilitación conforme a lo previsto en los artículos 32 y 33 de la ley Marco de Regulación de Empleo Público Nacional aprobada por la Ley 25.164 o, las respectivas normas que rijan en las demás jurisdicciones.
8. Quienes se encontraren incluidos en otras inhabilitaciones propias de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, de acuerdo a lo que establezca el decreto reglamentario de la presente ley.
9. Quienes hayan sido sancionados con destitución o sanción equivalente en las fuerzas armadas o en las fuerzas policiales o de seguridad federales o provinciales.

ARTICULO 37. — Las designaciones efectuadas en violación a lo dispuesto en el artículo anterior, o de cualquier otra norma vigente, serán nulas cualquiera sea el tiempo transcurrido, sin perjuicio de la validez de los actos y de las prestaciones cumplidas durante el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 38. — El Director Nacional podrá convocar y reincorporar al personal de la institución en situación de retiro cuando fuere necesario por razones de servicio asignándole funciones mediante disposición fundada, en las condiciones que se establezcan en la reglamentación.

ARTICULO 39. — En el marco de la presente ley, las normas reglamentarias que regulen el régimen profesional del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria establecerán los derechos, deberes, obligaciones y prohibiciones que regirán la carrera.

ARTICULO 40. — El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria adquirirá estabilidad en el empleo después de transcurridos DOCE (12) meses de efectiva prestación de servicios, y una vez que hubiere aprobado las evaluaciones de rendimiento y aptitud que determine la autoridad máxima de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Durante el tiempo que el personal carezca de estabilidad, tendrá todos los derechos y deberes previstos en esta ley, dicho lapso deberá ser computado para la antigüedad en la carrera profesional del personal.

El personal comprendido en el régimen de estabilidad tendrá derecho a conservar el empleo, el perfil de carrera y el grado alcanzado.

ARTICULO 41. — La estabilidad en el empleo del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria sólo se perderá por cesantía o exoneración, previo sumario administrativo, o condena penal que importe privación de libertad o la inhabilitación para ejercer el cargo de acuerdo con las prescripciones establecidas en la presente ley, o cuando se hubiere dispuesto la baja del agente o su retiro obligatorio por alguna de las causales previstas en esta ley o en las normas reglamentarias.

ARTICULO 42. — El estado policial es la situación jurídica del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria resultante del conjunto de derechos, deberes y obligaciones establecidos por esta ley y por los reglamentos y disposiciones que en su consecuencia se dicten. El estado policial se mantiene aun en situación de retiro.

El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tendrá estado policial, excepto aquel que cumpla las funciones propias de la gestión administrativa, la dirección de los recursos humanos, la gestión económica, contable y presupuestaria, la gerencia logística, la asistencia y asesoramiento jurídico-legal, las relaciones institucionales y cualquier otra actividad no policial, las que serán desarrolladas por personal civil de esta institución, cuyo régimen será reglamentado por el Poder Ejecutivo Nacional. El Director Nacional podrá asignar algunas de estas funciones al personal con estado policial cuando ello fuese necesario y mediare una disposición fundada.

ARTICULO 43. — El personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria revistará en un escalafón único que se denominará "Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria" y que contará con los siguientes agrupamientos, de acuerdo a la misión establecida en el artículo 12 de la presente ley:

1. Agrupamiento Seguridad Preventiva.
2. Agrupamiento Seguridad Compleja.

ARTICULO 44. — El Agrupamiento Seguridad Preventiva de la Policía de Seguridad Aeroportuaria estará conformado por el personal policial abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria preventiva.

Las especialidades de este agrupamiento se establecerán en la norma reglamentaria.

ARTICULO 45. — El Agrupamiento Seguridad Compleja de la Policía de Seguridad Aeroportuaria estará conformado por el personal policial abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria compleja.

Las especialidades de este agrupamiento se establecerán en la norma reglamentaria.

ARTICULO 46. — Los requisitos y exigencias profesionales para que el personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se incorpore a los agrupamientos o especialidades serán establecidos en la norma reglamentaria.

ARTICULO 47. — El personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tendrá una carrera profesional única organizada sobre la base de los siguientes perfiles:

1. Perfil de Seguridad Aeroportuaria Preventiva.

2. Perfil de Seguridad Aeroportuaria Compleja.

La incorporación y el desarrollo de la carrera profesional del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en cada perfil deberá resultar de la opción vocacional de los agentes así como también de la formación y capacitación que reciban y del desempeño profesional durante el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 48. — La carrera profesional del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se desarrollará sobre la base de la capacitación permanente, el desempeño previo de sus labores, la aptitud profesional para el grado jerárquico o cargo orgánico a cubrir y la evaluación previa a cada ascenso jerárquico.

La carrera profesional estará regida por los principios de profesionalización y especialidad. En tal sentido, deberá priorizarse la especialización del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria y evitarse los cambios de agrupamiento y/o especialidad.

Sin perjuicio de lo expuesto precedentemente, una sola vez en la carrera profesional, el personal policial que cumpliera servicios en uno de los agrupamientos previstos en el artículo 43 de la presente ley, podrá continuar su carrera profesional en el otro agrupamiento, siempre que reúna los requisitos exigidos para ello y cumpla con las condiciones de aptitud y evaluación exigidas, conforme lo establezca la reglamentación.

El cambio de especialidades podrá ejercerse siempre que se reúnan los requisitos exigidos para ello y el personal cumpla con las condiciones de aptitud y evaluación exigidas, conforme lo establezca la reglamentación.

ARTICULO 49. — El personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se organizará en una categoría única de oficiales que contará con los siguientes grados jerárquicos:

1. Oficial Ayudante.
2. Oficial Principal.
3. Oficial Mayor.
4. Oficial Jefe.
5. Subinspector.
6. Inspector.
7. Comisionado Mayor.
8. Comisionado General.

El cuadro de Oficiales Subalternos estará integrado por el personal policial que alcance las jerarquías de Oficial Ayudante, Oficial Principal, Oficial Mayor y Oficial Jefe.

El cuadro de Oficiales Supervisores estará integrado por el personal policial que alcance las jerarquías de Subinspector e Inspector.

El cuadro de Oficiales Superiores de Conducción estará integrado por el personal policial que alcance las jerarquías de Comisionado Mayor y Comisionado General.

ARTICULO 50. — La ocupación de los cargos orgánicos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria así como el ascenso al grado jerárquico superior del personal policial de la institución será decidido por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Director Nacional de la institución, de acuerdo con el mérito y los antecedentes de los aspirantes, conforme los mecanismos de selección que se implementen a través de la reglamentación, los cuales deberán regirse por los siguientes criterios:

1. La formación y capacitación profesional.

2. El desempeño a lo largo de su carrera profesional.
3. Los antecedentes funcionales y disciplinarios.
4. La antigüedad en la Policía de Seguridad Aeroportuaria y en el grado jerárquico.

La reglamentación determinará el grado o grados jerárquicos requeridos, el perfil profesional y/o las destrezas o formación profesionales para la ocupación de cada cargo orgánico de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 51. — El ejercicio de la superioridad en el ámbito de la Policía de Seguridad Aeroportuaria consiste en la ejecución del mando a través de la emisión de una orden de servicio legal y legítima de parte de un superior y el cumplimiento estricto de la misma de parte de un subordinado, durante el desarrollo de las funciones propias del servicio y de acuerdo con las prescripciones y los límites establecidos por la presente ley y por las normas reglamentarias.

En el ámbito de la Policía de Seguridad Aeroportuaria el ejercicio de la superioridad podrá tener tres modalidades diferenciadas:

1. La superioridad jerárquica es la que un efectivo debe ejercer sobre otro como consecuencia de la posesión de un grado jerárquico superior o, a igualdad de grado, por la antigüedad en el grado jerárquico y, a igualdad de antigüedad, por la fecha de ascenso al grado inmediato anterior y así sucesivamente, hasta el promedio de egreso del Instituto de formación.
2. La superioridad orgánica es la que un efectivo debe ejercer sobre otro como consecuencia de la ocupación de un cargo de la estructura orgánica de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con funciones de dirección o conducción, independientemente de su grado jerárquico.
3. La superioridad funcional es la que un efectivo debe ejercer sobre otro durante el desarrollo de una misión, operación o actividad concreta y específica, ordenada por un superior, y en la que se asigna responsabilidades y atribuciones precisas de mando a un efectivo que tiene un grado jerárquico y/o un cargo inferior al de los demás integrantes de la misión, operación o actividad, siempre que medien razones de servicio que así lo justifiquen.

ARTICULO 52. — La promoción a un grado jerárquico superior dentro de la carrera profesional deberá ajustarse a los siguientes requisitos:

1. La disponibilidad de vacantes en el grado jerárquico al que se aspira.
2. La acreditación de los conocimientos profesionales requeridos para el desempeño de las funciones o los cargos orgánicos correspondientes al grado jerárquico a cubrir.
3. La aprobación de los cursos de ascenso o nivelación que determine la reglamentación.
4. La declaración de aptitud profesional establecida por un comité de evaluación conformado según la reglamentación, de acuerdo con los criterios establecidos por el artículo 49 de la presente ley.

ARTICULO 53. — La prioridad para el ascenso entre dos o más aspirantes a un mismo grado jerárquico superior estará dada por los parámetros que se indican a continuación y en el siguiente orden:

1. El mayor puntaje obtenido en los cursos de ascenso o nivelación, teniendo especial consideración el título universitario o terciario relacionado con dichas funciones o cargos.
2. La mejor calificación de aptitud profesional establecida por el comité de evaluación.
3. La mayor antigüedad en el grado jerárquico.

Sin perjuicio de las promociones regulares, podrán determinarse promociones del personal policial que se distinguiese en actos de servicios debidamente acreditados, o falleciera a consecuencia de éstos, conforme lo establezca la reglamentación.

ARTICULO 54. — A los efectos de acceder a los dos últimos grados jerárquicos de la carrera profesional o a los cargos orgánicos correspondientes a dichos grados jerárquicos será requisito ineludible poseer título universitario acorde con las funciones, salvo las excepciones establecidas en la reglamentación.

ARTICULO 55. — Se requerirá la permanencia de un tiempo mínimo en el grado jerárquico, el cual será fijado por la reglamentación de la presente ley, para poder ascender al grado jerárquico inmediato superior.

Capítulo VI

Formación y capacitación

ARTICULO 56. — La formación y la capacitación del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberán:

1. Desarrollar las aptitudes y valores necesarios para el ejercicio responsable de las funciones, con conciencia ética, solidaria, reflexiva y crítica.
2. Propender a un aprovechamiento integral de los recursos humanos y materiales existentes y asignados.
3. Incrementar y diversificar las oportunidades de actualización, perfeccionamiento y reconversión para el personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.
4. Propender a la formación y capacitación específica en tareas de inteligencia y vinculadas al derecho, la formación y capacitación científico y técnica general y la formación y capacitación de contenido humanístico, sociológico y ético.

ARTICULO 57. — Créase el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria, dependiente de la Dirección Nacional de la institución, con la misión de formar y capacitar al personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria así como también a los funcionarios responsables de la formulación, implementación y evaluación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria.

ARTICULO 58. — El Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria promoverá la formación del personal policial de acuerdo con los principios de objetividad, igualdad de oportunidades, mérito y capacidad.

ARTICULO 59. — Los estudios cursados en el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria serán objeto de convalidación por parte del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, conforme a las leyes y reglamentaciones vigentes.

Capítulo VII

Régimen previsional

ARTICULO 60. — El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria estará sujeto al régimen previsional que se establece en la presente ley.

Las contingencias cubiertas por este régimen son la vejez, la incapacidad y el fallecimiento.

ARTICULO 61. — Para obtener el derecho a los beneficios previsionales establecidos, el personal deberá computar un mínimo de:

1. VEINTE (20) años de servicios inmediatamente anteriores al período de retiro; o
2. TREINTA (30) años de servicios continuos o discontinuos prestados en la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 62. — A los efectos de determinar el haber de retiro móvil que corresponda, se computarán todas remuneraciones sujetas a aportes que perciba el agente al momento de acogerse al beneficio.

ARTICULO 63. — El haber de retiro será proporcional al tiempo de servicio de acuerdo con la siguiente escala:

Años de servicio	Porcentaje	Años de servicio	Porcentaje
10	30	21	69
11	34	22	73
12	38	23	77
13	42	24	81
14	46	25	85
15	50	26	88
16	53	27	91
17	56	28	94
18	59	29	97
19	62	30	100
20	65		

A los efectos del haber de retiro, la fracción superior a SEIS (6) meses, se computará como año entero, siempre que el agente hubiere alcanzado el tiempo mínimo para el retiro voluntario.

ARTICULO 64. — Los haberes de retiro o pensión serán móviles, y la movilidad será de aplicación numérica y regulada por las remuneraciones con aportes que, por todo concepto, correspondan al personal en actividad.

ARTICULO 65. — Los servicios correspondientes a otros regímenes previsionales se acreditarán de acuerdo a los procedimientos que sean de aplicación en el régimen de reciprocidad vigente y se computarán cuando el peticionante alcance los plazos mínimos establecidos en el inciso 2) del artículo 61 de la presente ley.

Los servicios militares prestados con anterioridad a la vigencia de la presente ley por el personal al que hace referencia el artículo 88 de la misma, y que hayan ejercido la opción allí prevista, serán reconocidos a los efectos del derecho a los beneficios previsionales y al monto del haber de los mismos.

ARTICULO 66. — Tendrán derecho al haber de retiro ordinario o extraordinario, con sujeción a lo previsto en el artículo 63 de la presente ley:

1. El personal que solicita el retiro ordinario, cuando tenga computados o computables VEINTE (20) años de servicio como mínimo.
2. El personal que fuera declarado en situación de incapacidad total y permanente, en la forma que disponga la reglamentación.
3. El personal que fuera separado por cesantía, cuando tenga computados o computables VEINTE (20) años de servicio como mínimo o por disposición fundada de la propia Fuerza.
4. En caso de fallecimiento del personal incluido en el presente régimen, sus derechohabientes tendrán derecho a los beneficios que éste otorga, cualquiera fuere la antigüedad en la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 67. — Los porcentajes de aporte para el personal en actividad y de contribución patronal serán los que rijan en el régimen general del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones para el personal que se desempeña en relación de dependencia. Los beneficiarios aportarán en igual proporción que los activos.

ARTICULO 68. — El haber de la pensión será equivalente al SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) del haber de la jubilación de que gozaba o le hubiera correspondido percibir al causante. Los haberes de pensión se mantendrán actualizados respecto de los haberes en cuya relación se encuentran establecidos.

ARTICULO 69. — Serán de aplicación subsidiaria, y en cuanto no se opongan al presente régimen previsional, las disposiciones contenidas en la Ley 21.965.

ARTICULO 70. — Los beneficios emergentes de la presente ley serán liquidados y abonados por la Caja de Retiros, Jubilaciones y Pensiones de la Policía Federal Argentina.

Los aportes y contribuciones a que se refiere el artículo 67 de la presente ley serán retenidos y depositados en esa Caja, y afectados al pago de beneficios comprendidos en esta ley, y, en caso de resultar insuficientes, el faltante se financiará con la partida que fije la ley de Presupuesto.

ARTICULO 71. — El Poder Ejecutivo nacional está facultado para la creación de un organismo gestor del régimen previsional especial que desempeñará las funciones indicadas en la primera parte del artículo anterior. Dicho organismo formalizará los convenios necesarios con la Caja de Retiros, Jubilaciones y Pensiones de la Policía Federal Argentina a los efectos de la transferencia de fondos y de documentación respaldatoria.

Capítulo VIII

Control policial

ARTICULO 72. — El Poder Ejecutivo nacional establecerá el régimen disciplinario de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que contendrá el conjunto de faltas disciplinarias leves, graves y muy graves que pudiera cometer el personal policial de la institución en el cumplimiento de sus funciones a través de la violación de los deberes y obligaciones establecidos en la presente ley y en las reglamentaciones y disposiciones derivadas de ella, así como las sanciones administrativas correspondientes a dichas faltas.

ARTICULO 73. — El personal con estado policial estará sujeto a las siguientes sanciones disciplinarias:

1. Apercibimiento.
2. Apercibimiento grave.
3. Suspensión de empleo por un máximo de SESENTA (60) días.
4. Pérdida del uso del grado y del uniforme para el personal en situación de retiro.

5. Baja por cesantía.

6. Baja por exoneración.

ARTICULO 74. — Las faltas en que puede incurrir el personal, sean éstas leves, graves o muy graves, el procedimiento a seguir para la aplicación de las sanciones determinadas en el artículo anterior y las consecuencias de éstas, así como también las facultades disciplinarias del personal con estado policial, se regirán por la presente ley y las normas reglamentarias que se dicten.

ARTICULO 75. — Créase la Dirección de Control Policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria la que funcionará en el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior y estará integrada por la Auditoría de Asuntos Internos; el Tribunal de Disciplina Policial y la Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 76. — La Dirección de Control Policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene como funciones:

1. Velar por el cumplimiento de leyes, reglamentos y disposiciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.
2. Ordenar la instrucción de las actuaciones sumariales cuando le fueren requeridas.
3. Designar por sorteo un defensor letrado integrante de la Defensoría del Policía cuando el imputado no ejerza la facultad de la asistencia letrada.
4. Dictar la disponibilidad preventiva o la desafectación del servicio del o los encausados a petición de la Auditoría de Asuntos Internos en el marco de actuaciones sumariales.
5. Designar por sorteo auditores sumariales e inspectores ad hoc cuando circunstancias especiales y urgentes lo justifiquen.
6. Establecer o determinar los procedimientos de auditoría e inspecciones preventivas.
7. Efectuar la programación anual de las auditorías e inspecciones preventivas.

ARTICULO 77. — La Dirección de Control Policial será dirigida por un funcionario civil sin estado policial, designado por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y la dotará con personal civil idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 78. — La Auditoría de Asuntos Internos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene como funciones:

1. Prevenir conductas del personal de la institución con estado policial que pudiesen constituir faltas disciplinarias graves o muy graves.
2. Identificar las conductas del personal de la institución con estado policial que pudiesen constituir falta disciplinaria grave o muy grave.
3. Instruir los sumarios administrativos correspondientes e investigar las referidas conductas, colectando pruebas, comprobando los hechos y las circunstancias tendientes a calificarlas e individualizar a los responsables de las mismas.
4. Acusar al personal policial, responsable de la falta disciplinaria grave o muy grave cuando hubiere indicios fehacientes y concordantes, o semiplena prueba, ante el Tribunal de Disciplina Policial a los efectos de su juzgamiento.
5. Denunciar ante la autoridad judicial competente la posible comisión de los delitos cometidos por el personal policial que fuesen conocidos en el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 79. — La Auditoría de Asuntos Internos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria será dirigida por un funcionario civil sin estado policial, designado por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y la dotará con personal civil idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 80. — Todo el personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se encuentra sometido al control de la Auditoría de Asuntos Internos durante el desempeño de sus funciones y tiene la obligación de evacuar informes y de prestar la colaboración debida para el eficaz cumplimiento de su cometido.

ARTICULO 81. — El Tribunal de Disciplina Policial tiene como funciones:

1. Juzgar administrativamente al personal policial acusado por la Auditoría de Asuntos Internos de ser responsable de la comisión de falta disciplinaria grave o muy grave, asegurando el debido proceso y el carácter contradictorio del mismo.
2. Aplicar las sanciones administrativas establecidas en el régimen disciplinario de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que correspondiere al personal policial responsable de la comisión de falta disciplinaria grave o muy grave. En caso de cesantía o exoneración, el Tribunal aconsejará tales sanciones a la autoridad administrativa.
3. Denunciar ante la autoridad judicial competente la posible comisión de delitos cometidos por el personal policial que fuesen conocidos en el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 82. — El Tribunal de Disciplina Policial estará integrado por tres miembros, compuesto de la siguiente manera: dos miembros con título de abogado y sin estado policial y un miembro de la institución con grado de Oficial Superior de Conducción, los que serán designados por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y lo dotará con personal idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 83. — La Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria estará a cargo de un profesional abogado sin estado policial, designado por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y la dotará con personal civil idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

Tendrá como función:

1. Garantizar el debido proceso legal del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.
2. Ejercer la defensa del Personal policial, si no hubiere designado defensor particular, cuando fueren acusados por la auditoría de asuntos internos, o cuando le fuere requerida por el Director de control Policial.
3. Entender en los procedimientos jurídico-administrativos del personal policial de Seguridad Aeroportuaria.
4. Proponer mecanismos de salvaguarda de los derechos del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene la obligación de prestar la colaboración debida y confeccionar los informes que le requiera la Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria, en cada caso.

ARTICULO 84. — Las faltas disciplinarias leves serán sancionadas por el Director Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria y/o por el titular de la Unidad Operativa de Seguridad Aeroportuaria respectiva, de acuerdo con el régimen disciplinario de la institución.

Disposiciones complementarias y transitorias

ARTICULO 85. — El Poder Ejecutivo nacional dictará la reglamentación de la presente ley dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de su entrada en vigencia, a propuesta del Ministerio del Interior.

ARTICULO 86. — El Poder Ejecutivo nacional realizará, en el transcurso del primer año de entrada en vigencia de la presente ley, las adecuaciones presupuestarias, contrataciones de bienes, servicios y personal y toda otra acción necesaria para dotar de operatividad a la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 87. — El Poder Ejecutivo nacional dictará las normas necesarias para la administración de la transición entre el régimen actual y el que se crea por la presente ley.

ARTICULO 88. — El personal que, al momento de entrar en vigencia esta ley, se encuentre prestando servicios en la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberá ser incorporado al nuevo Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria, o al Régimen del Personal Civil de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que se establecerá conforme a las previsiones del artículo 42 de la presente ley, de acuerdo a los parámetros que establezca el Poder Ejecutivo nacional.

ARTICULO 89. — El personal que, al momento de entrar en vigencia esta ley, no reúna los requisitos para ser incorporado al nuevo Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria, recibirá la capacitación para su reconversión laboral que la reglamentación establezca.

ARTICULO 90. — Los miembros de la Fuerza Aérea Argentina que, al momento de entrar en vigencia esta ley, se encuentren prestando servicios en la Policía de Seguridad Aeroportuaria y sean incorporados orgánicamente a esta institución, podrán mantener el mismo régimen previsional u optar dentro del plazo de SESENTA (60) días contado a partir de la reglamentación de la presente ley por adherir al régimen previsional especial establecido en el Capítulo VII, quedando incorporados al mismo a partir del mes siguiente al que ejerciere la opción.

ARTICULO 91. — Las misiones y funciones asignadas por la Ley 21.521 a la Policía Aeronáutica Nacional y que no hayan sido asignadas por la presente ley a la Policía de Seguridad Aeroportuaria, serán ejercidas por la Fuerza Aérea Argentina. En tal sentido, queda como responsabilidad de dicha fuerza todo lo atinente, a la vigilancia y control del espacio aéreo en materia de defensa nacional.

Derógase la Ley 21.521 y toda otra norma de carácter público, reservado, secreto, publicada o no publicada que se oponga a la presente ley.

ARTICULO 92. — Modifícase el inciso e) del artículo 7º del Título II de la ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"e) La Policía Federal, la Policía de Seguridad Aeroportuaria y las policías provinciales de aquellas provincias que adhieran a la presente".

ARTICULO 93. — Modifícase los puntos 2 y 3 del artículo 8º del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

"2. Dirigir y coordinar la actividad de los órganos de información e inteligencia de la Policía Federal Argentina y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria; como también de los pertenecientes a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina, en estos últimos casos exclusivamente a los efectos concernientes a la seguridad interior.

3. Entender en la determinación de la organización, doctrina, despliegue, capacitación y equipamiento de la Policía Federal Argentina y Policía de Seguridad Aeroportuaria; e intervenir en dichos aspectos con relación a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina, en estos últimos casos exclusivamente a los fines establecidos en la presente ley".

ARTICULO 94. — Modifícase el inciso e) del artículo 11 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"e) Los titulares de:

- Policía Federal Argentina;
- Policía de Seguridad Aeroportuaria;
- Prefectura Naval Argentina;
- Gendarmería Nacional; y
- Cinco jefes de policía de las provincias que adhieran al sistema pos que rotarán anualmente de acuerdo a lo que se establezca en la reglamentación, procurando que queden representadas todas las regiones del país".

ARTICULO 95. — Modificase el artículo 13 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 13: En el ámbito del Consejo de Seguridad Interior, cuando se lo considere necesario, se constituirá un Comité de Crisis cuya misión será ejercer la conducción política y supervisión operacional de los cuerpos policiales y, fuerzas de seguridad federales y provinciales que se encuentren empeñados en el reestablecimiento de la seguridad interior en cualquier lugar del territorio nacional y estará compuesto por el ministro del Interior y el gobernador en calidad de copresidentes, y los titulares de Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, Policía Federal y Policía de Seguridad Aeroportuaria. Si los hechos abarcaren más de una provincia, se integrarán al Comité de Crisis los gobernadores de las provincias en que los mismos tuvieron lugar, con la coordinación del ministro del Interior. En caso de configurarse el supuesto del artículo 31 se incorporará como copresidente el ministro de Defensa y como integrante el titular del Estado Mayor Conjunto. El subsecretario de Seguridad Interior actuará como secretario del comité".

ARTICULO 96. — Modificase el artículo 15 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 15: El Centro de Planeamiento y Control tendrá por misión asistir y asesorar al Ministerio del Interior y al Comité de Crisis en la conducción de los cuerpos policiales y fuerzas de seguridad a los efectos derivados de la presente ley.

Estará integrado por personal superior de la Policía Federal Argentina, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, policías provinciales, y por funcionarios que fueran necesarios".

ARTICULO 97. — Modificase el artículo 16 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 16: La Dirección Nacional de Inteligencia Criminal constituirá el órgano a través del cual el ministro del Interior ejercerá la dirección funcional y coordinación de la actividad de los órganos de información e inteligencia de la Policía Federal Argentina y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria; como también de los pertenecientes a la Gendarmería Nacional y la Prefectura Naval Argentina, en estos últimos casos exclusivamente a los efectos concernientes a la seguridad interior, y de los existentes a nivel provincial de acuerdo a los convenios que se celebren.

Estará integrada por personal superior de Policía Federal Argentina, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, policías provinciales, y los funcionarios que fueran necesarios".

ARTICULO 98. — Modificase el artículo 18 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 18: En cada provincia que adhiera a la presente ley se creará un Consejo Provincial de Complementación para la Seguridad Interior.

El mismo constituirá un órgano coordinado por el ministro de Gobierno (o similar) de la provincia respectiva y estará integrado por los responsables provinciales del área de seguridad y las máximas autoridades destinadas en la provincia de Policía Federal, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina. Cada provincia establecerá el mecanismo de funcionamiento del mismo y tendrá como misión la implementación de la complementación y el logro del constante perfeccionamiento en el accionar en materia de

seguridad en el territorio provincial mediante el intercambio de información, el seguimiento de la situación, el logro de acuerdo sobre modos de acciones y previsión de operaciones conjuntas y la evaluación de los resultados".

ARTICULO 99. — Modifícase el artículo 19 del Título III de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 19: Será obligatoria la cooperación y actuación supletoria entre Policía Federal, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina".

ARTICULO 100. — Modifícase el artículo 1º de la Ley 18.711 de Funciones y Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 1º: La Gendarmería Nacional, la Prefectura Naval Argentina, la Policía Federal y la Policía de Seguridad Aeroportuaria, ejercerán competencias policiales propias del Estado Federal según las misiones, funciones y jurisdicciones territoriales que para cada una de ellas se determinan en la presente ley".

ARTICULO 101. — Modifícase el artículo 16 de la Ley 18.711 de Funciones y Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 16: La Policía de Seguridad Aeroportuaria cumple sus funciones en aeropuertos y aeródromos del Sistema Nacional de Aeropuertos, de acuerdo a la jurisdicción y competencia establecida en la ley de Seguridad Aeroportuaria".

ARTICULO 102. — Modifícase el artículo 18 de la Ley 18.711 de Funciones y Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 18: Será obligatoria la cooperación y actuación supletoria entre Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, Policía Federal y Policía de Seguridad Aeroportuaria, como igualmente cualquier otro organismo nacional que ejerza funciones policiales análogas. Dicha cooperación deberá materializarse respetando la titularidad jurisdiccional de cada una de estas instituciones u organismos".

ARTICULO 103. — Facúltase al Poder Ejecutivo a publicar un texto ordenado de la Ley 24.059 de Seguridad Interior.

ARTICULO 104. — El Poder Ejecutivo nacional elaborará el Código Contravencional Aeroportuario, el que se elevará al Honorable Congreso de la Nación en el término de CIENTO OCHENTA (180) días de la entrada en vigencia de la presente.

ARTICULO 105. — Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

LEY Nº 19.030

Normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales.

Bs. As., 7/5/71

EN uso de las atribuciones conferidas por el artículo 5º del Estatuto de la Revolución Argentina, EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1º — La República Argentina adopta como política nacional de transporte aéreo de carácter comercial la que se determina en la presente ley, para regular esa actividad en todos sus aspectos, tanto con relación a los servicios internacionales como internos, manteniéndose la adecuada coordinación con las que se establezcan para los otros medios de transporte, conforme todo ello con los superiores objetivos de la Nación.

GENERALIDADES

Art. 2° — En el orden internacional continuará asegurándose la vinculación aerocomercial con los demás países del mundo, mediante servicios de transporte aéreo de bandera nacional y extranjera, celebrando a tales efectos el Poder Ejecutivo Nacional acuerdos sobre transporte aéreo con otras naciones o confiriendo directamente autorizaciones de explotación a transportadores de bandera nacional y extranjera.

Art. 3° — En el orden interno continuará asegurándose la vinculación aerocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional.

Art. 4° — El Estado adoptará las medidas pertinentes para lograr una adecuada infraestructura que permita concretar los fines señalados en los artículos 2° y 3° de esta ley.

Art. 5° — Se podrá alentar exclusivamente a los transportadores de bandera nacional que acrediten la posibilidad de una favorable evolución en los resultados de su explotación y siempre que cumplan con lo establecido en el artículo 37 de la presente ley, mediante la adopción de medidas y regímenes adecuados que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión del servicio público, comprendiendo alguna o varias de las siguientes formas de ayuda:

- a) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos, dando preferencia a la industria nacional;
- b) Reducción o eliminación de los derechos de importación a los equipos y materiales a ser utilizados en servicios concedidos a los transportadores aéreos cuya fabricación no se realice en el país;
- c) Liberación o disminución de gravámenes que incidan en los servicios aerocomerciales regulares internos, procurando de países extranjeros similares medidas con el transportador aéreo de bandera argentina únicamente para sus servicios internacionales mediante recaudos de reciprocidad;
- d) Otorgamiento de avales y/o garantías financieras para las inversiones destinadas al reequipamiento o expansión de los transportadores aéreos de conformidad con lo determinado en los artículos 34, 35 y 36 de la presente ley.

Art. 6° — El Poder Ejecutivo Nacional complementará económicamente a transportadores nacionales concesionarios de servicios aéreos regulares, cuando por imposición de tarifas no retributivas en rutas o sectores de rutas declarados de interés general para la Nación, la explotación empresarial del total de rutas declaradas con dicho interés general resultare deficitaria.

Art. 7° — Los transportadores aéreos de bandera nacional deberán satisfacer, en la medida de lo posible, sus necesidades de funcionamiento operativo con medios nacionales, incluyendo su mantenimiento y reparación.

Art. 8° — Se propenderá, en lo que concierne al transporte aéreo internacional, a facilitar la operación de entrada y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo de conformidad con los acuerdos y convenios internacionales de los cuales la Nación sea parte, mediante la coordinación de los órganos especializados.

Con igual propósito que el enunciado para las prestaciones internacionales se adoptará para las internas las medidas de agilitación que correspondan.

POLITICA NACIONAL EN EL ORDEN INTERNACIONAL

Principios Básicos

Art. 9° — A los efectos señalados por el artículo 2°, se establecen los siguientes principios básicos:

- a) Que se asegure al transportador aéreo nacional el libre ejercicio del derecho de sobrevuelo (1ª libertad) y de aterrizaje técnico —sin fines comerciales— (2ª libertad);
- b) Que la demanda de transporte aéreo entre el territorio argentino y el de un determinado país, se atienda primordialmente con explotadores de ambas banderas. La capacidad a ofrecer por los referidos explotadores se fijará en base a las necesidades de los tráficos embarcados en el territorio nacional que sean desembarcados en aquel país y viceversa (3ª y 4ª libertades). Todo aumento sustancial de ésta por incremento de frecuencia, sustitución de equipo de vuelo o modificación de su configuración interna,

deberá ajustarse a este principio y no será concedido si en la realización de dicho tráfico, el coeficiente de ocupación durante los últimos doce (12) meses fuere inferior al 50 % de la capacidad autorizada. Cuando no se acredite dicho coeficiente podrá autorizarse el cambio de equipo o modificación de su configuración a condición que en cada vuelo direccional, no se incremente la capacidad ya autorizada;

c) Que la totalidad de los tráficos que realice todo transportador extranjero desde terceros países a la República Argentina y viceversa (5ª libertad), no exceda a la que efectúe desde el país de su bandera con destino al territorio argentino y viceversa (3ª y 4ª libertades) salvo los casos de excepción, en que por reciprocidad, proceda otorgar el derecho de hacer un tráfico de 5ª libertad superior al señalado de 3ª y 4ª libertades, cuando el operador de bandera argentina deba efectuar una explotación como la indicada. Consecuentemente, se incrementará la capacidad cuando ello resulte imprescindible para la adecuada prestación del servicio;

d) Que los tráficos regionales sean primordialmente atendidos por transportadores de bandera argentina y del país limítrofe que se trate, debiéndose, en caso necesario, establecer un régimen de protección especial;

e) Que el otorgamiento de todo derecho a una empresa extranjera, además de fundarse en necesidades que lo justifique, se condicione a la reciprocidad por parte del país de su bandera para con las empresas de transporte nacional y a la real y efectiva posibilidad y conveniencia de su ejercicio por éstas;

f) Que acorde con la preponderante participación que les corresponde a los transportadores aéreos nacionales en la realización de los tráficos de pasajeros, se facilite con idéntico propósito, el impulso y desenvolvimiento del transporte de carga por vía aérea;

g) Que el transporte de correo por vía aérea desde el territorio nacional al exterior sea realizado primordialmente por transportadores de bandera argentina, no debiéndose otorgar a los transportadores aéreos extranjeros mayor cantidad de carga postal hacia terceros países (5ª libertad) que la que se les fije para transportar al país de su bandera (4ª libertad). La asignación de carga aérea postal a todo transportador de bandera extranjera, quedará condicionada a lo establecido en el inciso e) del presente artículo.

Acuerdos Bilaterales

Art. 10. — Se tenderá a mantener y a celebrar acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo con aquellos países a los cuales el transportador de bandera nacional extienda sus servicios.

Art. 11. — Los acuerdos bilaterales que se celebren deberán ajustarse a los principios enunciados en el artículo 9º, propendiendo a que su estructura responda al siguiente ordenamiento:

— Acuerdo propiamente dicho, en el cual se establezcan derechos y principios básicos, así como los aspectos protocolares y su Anexo donde se regule la ejecución de lo consagrado en el acuerdo.

— Plan de Rutas, en el cual se establezcan los itinerarios a servir por las empresas designadas por ambas Partes Contratantes posibilitando que su modificación se efectúe a nivel de las autoridades aeronáuticas.

Art. 12. — Los arreglos y entendimientos que se celebren entre autoridades aeronáuticas de otros países y las correspondientes de la República Argentina, deberán ceñirse a los principios establecidos en el artículo 9º de la presente ley.

Rutas Internacionales.

Art. 13. — La orientación de la red de rutas internacionales a la cual deberá ajustarse el transportador nacional, se fijará de modo tal que quede asegurada la vinculación del país conforme con los fines señalados en el Artículo 2º de la presente ley.

Art. 14. — Las rutas en las cuales podrán realizar servicios los transportadores aéreos extranjeros serán las previstas en los respectivos acuerdos bilaterales y, además, las que se autoricen conforme con los intereses de la Nación.

Servicios Internacionales Regulares

Art. 15. — Para la realización de los servicios internacionales regulares se tendrá como instrumento elegido a Aerolíneas Argentinas, que queda así designada como la empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado, a cuyos efectos su equipamiento deberá responder a los adelantos técnicos y a las necesidades del servicio.

Art. 16. — Cuando la capacidad operativa de Aerolíneas Argentinas le impida cubrir totalmente las rutas internacionales que resulten de la aplicación del Artículo 15 de la presente ley y ejercer los demás derechos emergentes de los acuerdos de transporte aéreo suscriptos por la Nación, la autoridad competente le fijará las prioridades con que deban realizarse esos servicios.

Art. 17. — Otros transportadores aéreos de bandera nacional, podrán participar en el ámbito internacional únicamente con prestaciones regionales en las siguientes condiciones:

- a) Que Aerolíneas Argentinas no pueda ofrecer el total de la capacidad que corresponda a la bandera nacional para la realización de este tipo de tráfico y ello resultare de interés, nacional, de acuerdo con la característica de la prestación y potencial de dicho tráfico;
- b) Que sean titulares de concesiones de servicios regulares internos, los cuales no deberán ser afectados en su adecuada atención por tal participación regional;
- c) Que no sirvan escalas que correspondan a los servicios internacionales de largo recorrido aprobadas para Aerolíneas Argentinas;
- d) Que arbitren las medidas necesarias para una recíproca coordinación y efectiva cooperación con Aerolíneas Argentinas para el reencaminamiento de los tráficos a través de ésta.

Art. 18. — Los servicios internacionales prestados por transportadores aéreos extranjeros que vinculen el exterior con nuestro país, se ajustarán a lo siguiente:

- a) Cuando con el país de bandera del transportador extranjero se halle en vigencia un acuerdo sobre transporte aéreo, a las cláusulas de dicho acuerdo;
- b) Cuando no se halle en vigencia, un acuerdo sobre transporte aéreo deberá asegurarse los principios enunciados en el inciso e) del Artículo 9°. Toda autorización otorgada quedará sujeta a la regulación de frecuencia, capacidad y de tráfico, como a toda otra que el Estado deba imponer por aplicación de los principios establecidos en el Artículo 9° de la presente ley.

Servicios Internacionales no Regulares

Art. 19. — Se permitirá la realización de vuelos no regulares a los transportadores aéreos que previamente hayan sido autorizados por el Poder Ejecutivo Nacional para efectuar ese tipo de prestaciones, de conformidad con las disposiciones legales fijadas a tales efectos.

Art. 20. — Los transportadores que utilicen medios de gran porte deberán ajustar su explotación a los siguientes requisitos:

- a) Que cada vuelo no regular a efectuar tenga por objeto atender una necesidad de transporte que por los servicios regulares de bandera nacional no se pueda satisfacer;
- b) Que el vuelo no regular a efectuar, juntamente con los ya realizados, no configure un servicio regular.

En aquellos casos en que se comprobare que la explotación no cumple con alguno de los recaudos precedentemente señalados, se deberá denegar o dejar sin efecto, según el caso, los permisos pertinentes.

Art. 21. — Se podrá excepcionalmente otorgar permisos para realizar vuelos no regulares a transportadores no autorizados previamente por el Poder Ejecutivo Nacional, cuando por razones de emergencia debidamente

acreditada, se requiera el traslado urgente de personas o cosas o que por las características especiales de éstas, sea imposible transportar en los servicios regulares y no regulares autorizados, debiéndose en tal sentido dar preferencia a los transportadores de bandera nacional.

Tarifas

Art. 22. — Para la fijación de las tarifas a regir en la prestación de los servicios de transporte aéreo de carácter internacional que operen desde la República Argentina, la autoridad nacional competente tendrá en cuenta los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores nacionales.

Art. 23. — El procedimiento determinado en el artículo precedente se aplicará sin perjuicio de los fijados por los acuerdos celebrados por el país y de lograr, si se lo juzga conveniente, entendimiento con las autoridades competentes de países con los cuales no hubiese acuerdo vigente.

Art. 24. — No se permitirá a un explotador de bandera extranjera aplicar tarifas inferiores a las vigentes para el transportador nacional en similares servicios. A servicios equivalentes deberán siempre corresponder iguales tarifas.

Art. 25. — En lo que se relaciona con la aplicación de las tarifas, se adoptarán las medidas tendientes a evitar que en la práctica, los explotadores aéreos puedan desvirtuarlas por medios directos o indirectos.

Art. 26. — Se podrán fijar tarifas especiales a los efectos de facilitar determinados tráficos de pasajeros y la importación y exportación de productos que resulten de interés general para la Nación.

Art. 27. — En la fijación de las tarifas por el Poder Ejecutivo Nacional para el transporte de carga postal internacional por vía aérea, las autoridades competentes del transporte aéreo y postal, deberán tener en cuenta los intereses de los explotadores aéreos.

Horarios

Art. 28. — Para dar aprobación a los horarios propuestos por los explotadores, deberán tenerse especialmente presente los intereses de la Nación, los de los usuarios y los de los propios transportadores aéreos, tendiendo a evitar superposiciones de servicios que resulten perjudiciales para los transportadores nacionales, tanto en el aspecto operativo como en el económico.

Art. 29. — A los fines señalados en el artículo precedente, se propiciará un entendimiento entre los explotadores de una misma ruta o sector de ruta cuyas diagramaciones de servicios de conformidad con los horarios propuestos, resulten perjudiciales para los transportadores nacionales.

Art. 30. — Si no se lograra el entendimiento señalado en el artículo 29 de conformidad con las prioridades que los respectivos derechos de tráfico acuerden a dichos transportadores, se adoptarán las medidas pertinentes para normalizar la situación, pudiéndose arribar, en caso necesario, cuando se afecte el aspecto económico de los transportadores nacionales, a la supresión de esos derechos cuando sean ejercidos en tráficos de 5ª libertad.

Organismos Internacionales

Art. 31. — A los efectos de lograr la continuidad de la política aerocomercial en el orden internacional conforme con los lineamientos trazados precedentemente y en concordancia con la Ley de Ministerios, el Poder Ejecutivo Nacional asegurará la participación del país en los organismos internacionales tanto de transporte aéreo comercial como en otros en que se consideren temas de este tipo.

POLITICA NACIONAL EN EL ORDEN INTERNO

Principios Básicos

Art. 32. — A los efectos señalados en el artículo 3º, se establecen los siguientes principios básicos:

- a) Que el transporte aerocomercial actúe como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo nacional, intercomunicando adecuadamente las distintas regiones del país, mediante la coordinación de esfuerzos estatales, mixtos y privados, en un conjunto armónico en el que se eviten superposiciones perjudiciales;
- b) Que de la totalidad de la capacidad autorizada -medida en asientos kilómetros- para satisfacer la intercomunicación, con servicios regulares que se presten con aeronaves de similares características a las utilizadas por Aerolíneas Argentinas, ésta cubra no menos del 50 %, teniendo los otros transportadores de bandera nacional la posibilidad de llegar a cubrir en tales servicios hasta el 50 % restante con el total de las prestaciones de todos ellos, debiéndose distribuir los servicios tendiendo al logro de este objetivo de conformidad con lo determinado en la presente ley;
- c) Que la oferta de capacidad en cada servicio por parte de los transportadores aéreos, permita satisfacer adecuadamente las necesidades públicas y guarde estrecha relación con la demanda a fin de que las prestaciones sean efectuadas a un coeficiente de ocupación económicamente razonable;
- d) Que en aquellos casos de excepción debidamente comprobados, en que sea imprescindible la prestación del servicio regular con una determinada frecuencia para asegurar adecuadamente la vinculación de puntos del territorio argentino, el transportador aéreo realice los vuelos necesarios aun cuando ello implique la disminución del coeficiente indicado;
- e) Que la concurrencia de transportadores aéreos en una misma ruta o tramo de ruta, sólo se efectúe en aquellos casos en que el potencial de tráfico lo justifique y que las tarifas de los servicios sean económicamente retributivas;
- f) Que no obstante lo señalado en el precedente inciso e) se permita la concurrencia de transportadores aéreos en aquellos tramos de ruta que correspondan sean atendidos por un solo explotador, cuando ello resulte imprescindible para la debida atención de otros servicios internos;
- g) Que se oriente la acción de los transportadores aéreos internos, para que los reencaminamientos de sus respectivos tráficos hacia escalas del exterior servidas por explotadores aéreos de bandera nacional, sean efectuados preferentemente por éstos.

Rutas Internas

Art. 33. — La autoridad fiscalizadora del transporte aéreo comercial determinará y mantendrá actualizado el plan de rutas internas de interés general para la Nación, a fin de lograr la vinculación de puntos de territorio argentino mediante las concesiones y autorizaciones de servicios, todo ello de conformidad con lo establecido por el artículo 3° de la presente ley.

Servicios Internos Regulares

Art. 34. — La flota del explotador deberá estar integrada por una cantidad de aeronaves tal, que juntamente con los demás elementos inherentes a la capacidad técnica, permita asegurar en todo momento la adecuada atención del servicio.

Art. 35. — Los transportadores deberán renovar su flota de aeronaves conforme a los adelantos tecnológicos, en la medida que las características del servicio lo exijan y las previsiones de infraestructura y el mercado lo permitan, tendiendo con ello a lograr un mejor servicio para el usuario y una mejor ecuación económica-financiera de la explotación.

Art. 36. — A los efectos de la adquisición y/o arrendamiento de aeronaves para su posterior afectación a los servicios del explotador, éste deberá contar, en cada caso, con autorización previa, la que se acordará teniendo especialmente presente las características de los tráficos, necesidades públicas y economía de la explotación, como asimismo la homogeneización y modernización de los equipos de vuelo.

Art. 37. — Para asegurar la continuidad de las prestaciones el explotador deberá contar con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados.

Art. 38. — La adecuación de los servicios internos a los principios básicos precedentemente establecidos, se ajustará a lo siguiente:

a) En las rutas o tramos de rutas cuya explotación de lugar a nuevas concesiones para otorgar éstas se deberá tener en cuenta, además de lo previsto en el inciso b) del artículo 32 de la presente ley, la naturaleza del servicio a prestar, los derechos que en principio asistan a los explotadores interesados, el volumen del tráfico, tarifas aplicables y equipos de vuelo a utilizar, así como factibles conexiones y reencaminamientos de tráficos, distribución equitativa de los servicios internos y demás elementos de juicio que sean aplicables;

b) En las rutas o tramos de rutas que de conformidad con el inciso e) del artículo 32 precedente puedan ser explotadas en concurrencia, ésta se ajustará al siguiente procedimiento:

— Si se tratase de una ruta o tramo de ruta no explotados, las empresas peticionarias tienen derecho a una distribución equitativa de la capacidad de transporte a satisfacer.

— Si se tratase de una ruta o tramo de ruta ya explotado por un transportador aéreo, la incorporación de otro explotador se autorizará en la medida en que la necesidad pública lo vaya exigiendo. Desde esa oportunidad cada aumento que requiera la demanda será distribuido por partes iguales.

— Si la ruta o tramo de ruta ya estuviesen explotados en concurrencia, se respetarán las capacidades acordadas a cada transportador, sin perjuicio de que se arribe a una equiparación de ofertas y posteriormente distribuir todo aumento de las mismas por partes iguales.

— Teniendo en cuenta lo establecido precedentemente, no se brindará la complementación económica que se menciona en el artículo 6° de la presente ley a los servicios en concurrencia, salvo los casos previstos en el inciso f) del artículo 32 precedente y siempre que el tramo de ruta haya sido declarado de interés general para la Nación.

Art. 39. — No será considerada como concurrencia la incorporación de otros transportadores a tramos de rutas de largo recorrido, en aquellos casos en que dicha incorporación se lleve a cabo con aeronaves de distintas características que las señaladas en el inciso b) del artículo 32 de esta ley y cuyo objetivo sea atender necesidades locales de los referidos tramos que no se hallen adecuadamente satisfechas por los explotadores de aquellas rutas.

Servicios Internos no Regulares

Art. 40. — Los transportadores que utilicen medios de gran porte deberán ajustar su explotación a los siguientes requisitos:

a) Que cada vuelo no regular a efectuar tenga por objeto atender una necesidad de transporte que por los servicios regulares no se pueda satisfacer en las condiciones requeridas por la demanda;

b) Que la sucesión de vuelos no regulares, no configure un servicio regular.

Art. 41. — En la realización de servicios no regulares internos se deberá evitar la competencia perjudicial con los servicios regulares.

Tarifas

Art. 42. — Las tarifas se establecerán consultando los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores, con el concepto de tarifa económica retributiva correspondiente a cada ruta y tramo de ruta.

Art. 43. — En servicios similares entre dos puntos, corresponderá siempre aplicar iguales tarifas, salvo que se traten de prestaciones no regulares, que serán aprobadas de acuerdo con los costos de explotación del transportador aéreo que la solicite, debiendo tener en cuenta lo previsto en el artículo 41 de la presente ley.

Art. 44. — Se podrán fijar tarifas especiales cuando sea de interés fomentar el desarrollo de determinadas zonas del país, el transporte por vía aérea de cierto tipo de mercancías y mejorar la explotación.

Art. 45. — En la fijación de las tarifas para el transporte de carga postal por vía aérea, las autoridades competentes del transporte aéreo y postal deberán tener en cuenta los intereses de los explotadores aéreos.

Art. 46. — A los efectos de asegurar la observancia de las tarifas aprobadas para las prestaciones internas, se obrará de conformidad con lo establecido por el artículo 25 de la presente ley.

Horarios

Art. 47. — La aprobación de los horarios correspondientes a los servicios regulares internos, deberá ajustarse a lo establecido por los artículos 28, 29 y 30 de la presente ley. Si no se arribase al acuerdo señalado en el último de ellos, la autoridad lo fijará de oficio sin que ello implique restricción de tráfico alguna.

Servicios de Fomento

Art. 48. — Cuando exista un interés nacional para la integración de zonas en que las necesidades públicas de transporte aéreo no se hallen satisfechas, podrá autorizarse la realización de servicios de fomento, que son aquellos que se prestan sin perseguir fines de lucro.

Art. 49. — Los horarios, frecuencias, rutas y tarifas a cumplir en los servicios regulares de fomento, serán previamente aprobados por la autoridad competente.

Art. 50. — La esfera de acción y las tarifas a aplicar en servicios no regulares de fomento serán, previamente aprobadas por la autoridad competente, a cuyos fines, considerará que no deben ocasionarse perjuicios a las empresas aerocomerciales regulares y no regulares.

DISPOSICIONES FINALES

Art. 51. — El Gobierno Federal establecerá las medidas conducentes para lograr la necesaria coordinación con los Gobiernos Provinciales a los efectos de evitar superposiciones perjudiciales en los servicios de transporte aéreo que estos últimos otorguen dentro de su jurisdicción.

Art. 52. — Anualmente, las empresas titulares de servicios regulares deberán someter a consideración de la autoridad fiscalizadora de transporte aéreo, el Plan de Acción y Presupuesto que aplicarán, así como el programa detallado de la evolución prevista a medio plazo, conteniendo el estudio de mercado e inversiones proyectadas con sus implicancias patrimoniales, económicas y financieras.

Art. 53. — Los servicios aéreos internos se adecuarán progresivamente a los lineamientos establecidos por la presente ley, para lo cual se tendrá especialmente en cuenta las prestaciones que se estén realizando, la demanda a satisfacer y su evolución, como asimismo la aplicación de las políticas que el Estado se encuentre desarrollando en las distintas zonas del país.

Art. 54. — Establécese un plazo de ciento ochenta (180) días a partir de la publicación de la presente, para emitir las normas que resulten necesarias a fin de concretar los propósitos enunciados en la misma.

Art. 55. — La presente ley entrará en vigencia a los treinta (30) días de su publicación, oportunidad en la cual quedarán derogados los artículos 4°, 5° y 6° del Decreto-Ley N° 12.507/56 y artículo 12 del mismo en lo que se refiere a tarifas y fletes de los servicios aéreos: los Decretos Números 11.920/59, 10.632/61 y 6.460/63 como asimismo del Decreto número 8.528/63 los artículos 1° y 2° incisos a), b), c), d) y f), excepción hecha de la mención de las empresas y de los servicios que cada una tiene concedidos y el inciso e) en cuanto se refiere al artículo 7° del Decreto número 10.632/61, y el artículo 3°.

Art. 56. — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

13. Tutor: Doctor Jorge Enrique Stern.

Es una de las personalidades de mayor prestigio en el ámbito de Administración de Empresas, Capacitación Ejecutiva, Negocios, Marketing y Ventas.

Es Contador Público, Licenciado en Economía y Doctor en Ciencias Económicas de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Es profesor titular consulto de la Cátedra de Honor en Comercialización

En el año 2013 fue designado Profesor Emérito en Comercialización de la Universidad de Buenos Aires

Desde el año 2009 es Profesor Emérito de la Facultad de Ciencias de la Administración de la Universidad del Salvador

Ejerce como profesor universitario en cursos de grado y posgrado en Marketing en Universidades Nacionales y Privadas del País y del Exterior.

Es Director de la Maestría en Administración – MBA – de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Director del Posgrado Especialización en Marketing y Estrategia Competitiva FCE UBA

Es Co-Director de la Maestría en Administración –MBA- de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción, MBA UNA-UBA

Vicepresidente de la Comisión del Doctorado en Administración, de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires

Actúa como consultor de empresas en Política de Negocios y Marketing

Fue el primer Director de la Maestría en Marketing y Profesor de Comercialización en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, en Tandil y Olavarría.

Es autor de numerosos libros de texto y artículos especializados en revistas técnicas sobre temas de Marketing el último de sus títulos: “Dirección Gestión de Marketing y Ventas” en versión escrita y digital, editorial Pluma Digital (2012)

jorgeenriquestern@gmail.com
Abril de 2014