

# LA VIABILIDAD DE LAS OPERACIONES EN LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN VENEZUELA

Guillermo De Armas\* | pp. 15-22

**RESUMEN:** La operación de las aerolíneas en Venezuela está regulada, pero en el país no operan las denominadas *low cost* o de bajo costo, a diferencia de otros países en los que vemos que sí operan. Para llegar a una respuesta a la pregunta de cuán factible es la operativa de dicho tipo de aerolínea, se estudiarán a lo largo del presente artículo los distintos factores inherentes al modelo de negocio que éstas desarrollan, pero también se hace un análisis de los demás elementos que influyen desde lo jurídico a lo aeronáutico. En el plano normativo resulta interesante el estudio porque no siempre se trata de que la aerolínea se adapte a la norma, sino que ocurra a la inversa, asimismo, en lo extrajurídico será la tecnología y la infraestructura lo que juega un rol determinante.

**PALABRAS CLAVE:** Aerolíneas – Bajo costo – Low cost.

**SUMARIO:** Introducción. I. El modelo de las aerolíneas de bajo costo. II. Normativa aplicable para el establecimiento de una aerolínea de bajo costo. 1. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. 2. Ley de Aeronáutica Civil. 3. Las Condiciones Generales del Transporte Aéreo. III. Otros factores que influyen en las operaciones. 1. Económico. 2. Social. 3. Mercado. 4. Tecnológico. 5. Infraestructura. Conclusión.

## INTRODUCCIÓN

Desde la creación de la desaparecida Venezolana Internacional de Aviación, Sociedad Anónima (mejor conocida como “Viasa”) en el año 1960, se ha solido llamar “aerolínea bandera” o *flag carrier* a toda aquella compañía de transporte aéreo que ha tenido el privilegio para la designación como transportista por parte de Venezuela para la explotación de las distintas rutas surgidas en el marco de un Convenio Bilateral con otro país. Sin embargo, este tipo de figura está en desuso, no sólo por la quiebra de la referida empresa sino porque en la actualidad son varias las líneas aéreas que se encuentran operando distintas rutas internacionales, inclusive simultáneamente.

---

\* Abogado egresado de la Universidad Católica Andrés Bello (2014). Diplomado en Derecho Aeronáutico de la Universidad Nueva Esparta (2016). Maestría en Gestión Aeronáutica y Aeroportuaria del ITAérea (2021).

Ahora bien, la figura del *flag carrier* luego de su extinción –con el surgimiento de distintos convenios para el establecimiento de rutas en el mundo para el transporte internacional– paso a conocerse más comúnmente como aerolíneas de tipo *legacy* porque son la continuación del referido tipo de transportista aéreo. La característica principal de este tipo de compañías es que la tarifa del boleto incluye a todos los boletos consigo, lo cual vemos también en todas las aerolíneas venezolanas por haber adoptado esta clase de servicio.

En vista de que en Venezuela siempre ha sido un tema de discusión lo relacionado a los precios de los productos y servicios, el transporte aéreo no ha escapado a dicha realidad y es cuando viene a colación la idea de la operación de aerolíneas de bajo costo (también conocidas como *low cost carriers*) en nuestro país, algunas veces vista como una especie de solución para economizar la adquisición de un boleto aéreo, pero por otra parte se le ve también como un modelo de negocio alternativo al servicio de transporte tradicional.

El objeto del presente artículo es analizar la factibilidad para que puedan operar las aerolíneas de bajo costo en Venezuela, a través de un análisis a su viabilidad jurídica y operativa, sin dejar de lado el aspecto económico, para dar respuesta al planteamiento del párrafo anterior.

## I. EL MODELO DE LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO

Las aerolíneas de bajo costo tuvieron auge en los Estados Unidos de América como consecuencia de la desregulación de las tarifas de los boletos en 1978, mediante el *Airline Deregulation Act*, ello sirvió como un mecanismo para democratizar el mercado y permitió el surgimiento de aerolíneas de alcance regional, que posteriormente tuvieron el patrocinio de compañías de gran alcance con el fin de fortalecer sus redes de rutas. Sin embargo, en Europa la suerte fue otra: en vista de que el cielo europeo fue liberalizado, durante las dos últimas décadas del siglo XX surgieron un par de aerolíneas (Easyjet y Ryanair) que desarrollaron una red de rutas a lo largo del viejo continente exitosamente, al punto que en la actualidad son consideradas como las aerolíneas que más transportan pasajeros en la región.

Dicho lo anterior, cabe preguntarse: ¿en qué consisten este tipo de aerolíneas? Pues, la explicación es sencilla y se resume con las siguientes características:

- 1) El pasajero paga por el traslado de un punto a otro, con una mínima franquicia de equipaje. Si desea más servicios, tales como llevar más equipaje, reservar un asiento, consumir alimentación durante el vuelo, entre otros, tendrá que realizar pagos adicionales.

- 2) Mayor densidad de asientos. Las aerolíneas de bajo costo conservan la misma configuración de asientos desde la primera hasta la última fila de asientos con el fin de lograr una mayor capacidad, no existe la distinción de los distintos sectores de la aeronave entre las tradicionales clases ejecutiva, económica y turista.
- 3) Alto factor de ocupación. En vista de que las tarifas suelen ser más económicas en relación con las líneas aéreas tradicionales, en las de bajo costo es primordial lograr vender la mayor cantidad de asientos para que se ocupen en cada vuelo, es por ello que el *overbooking* estará a la orden del día, aunque siempre deberá hacerse un estudio de mercado para lograr un algoritmo que permita evitar denegar embarques por este motivo.
- 4) Los vuelos se hacen de punto a punto. A diferencia de las aerolíneas tradicionales (o *legacy*), que cuentan con una base principal (más comúnmente llamado *hub*) y que todas sus rutas pasan necesariamente por dicho punto para que los pasajeros puedan hacer conexión para llegar a su destino final, las aerolíneas de bajo costo establecen distintas bases para realizar vuelos directos.
- 5) Economía de escala. Al igual que como sucede en los estacionamientos vehiculares, en los cuales se debe pagar por el tiempo de estadía, en los aeropuertos sucede exactamente igual; es por ello que las aerolíneas de bajo costo tratan de estar el menor tiempo posible con sus aeronaves en tierra con el fin de reducir costos por tal concepto, por lo que parte del modelo de negocio consiste en que cada aeronave –en promedio– suele durar media hora estacionado entre cada vuelo.
- 6) Operación preferente hacia aeropuertos secundarios. Cuando hay una ciudad con más de un aeropuerto que le sirva, suelen priorizar la operación hacia el aeropuerto con menos volumen de tráfico.

Enumeradas las características de las aerolíneas de bajo costo, resulta necesario evaluar si dichas condiciones son posibles de realizar en el mercado venezolano, no sin antes evaluar la regulación normativa y las condiciones contractuales.

## II. NORMATIVA APLICABLE PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA AEROLÍNEA DE BAJO COSTO

Aunque las aeronaves son definidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como *“toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la*

*tierra*”, hay que entender que –aparte de la ingeniería– se requiere de un conjunto de normativa que debe cumplirse para que las aeronaves puedan volar y, por ende, las compañías aéreas puedan realizar una actividad económica.

Como bien es sabido, el transporte aéreo internacional se rige por el Convenio de Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago) de 1944, en su primer artículo se establece el principio de soberanía y es por ello que nos remitimos al ordenamiento jurídico venezolano.

### **1. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela**

En el segundo artículo del máximo texto normativo de Venezuela se establece la cláusula del Estado Social, el cual –palabras más, palabras menos– implica que el Estado debe favorecer a los integrantes de la sociedad que se encuentran en condiciones desiguales con el objetivo de lograr un equilibrio en las relaciones de la población, lo cual vemos en el artículo 2, pero más desarrollado desde el 112 al 117 de la Carta Magna.

Cuando se pretende el establecimiento de una línea aérea de bajo costo, la libertad de empresa (artículo 112) hace factible el propósito de su creación, más aún cuando el objetivo es movilizar pasajeros a un precio inferior en comparación a las líneas aéreas tradicionales, por lo que la aplicación de la cláusula de Estado Social permite que un colectivo de personas pueda verse favorecido por un servicio, que además deberá ser de calidad y respetando los estándares de seguridad (artículo 117). En cuanto a las aeronaves, ya sean propias o arrendadas, se respetará el derecho de propiedad de las mismas (artículo 115).

### **2. Ley de Aeronáutica Civil**

Publicada en la Gaceta Oficial N° 39.140, de fecha 17-03-2009, es el instrumento normativo de rango legal especializado en la materia del transporte aéreo en Venezuela, ya que –en resumidas cuentas– aplica para todo lo relacionado con una aeronave y los servicios que guardan relación con ésta. En este caso, es el instrumento normativo en el que se ven establecidos los procesos de certificación para el establecimiento de una aerolínea, así como los procesos de otorgamientos de los certificados de operador aéreo (o AOC por sus iniciales en inglés). Asimismo, en ésta se establecen los parámetros para la aviación comercial y las características del servicio público y a quién corresponde la autoridad para administrarlo para una adecuada prestación.

Sin embargo, hay un elemento más allá y que es muy importante para este tipo de línea aérea que es fundamental para su funcionamiento, tiene que ver con la regulación del contrato de transporte aéreo, la cual analizaremos en detalle a continuación.

### 3. Las Condiciones Generales del Transporte Aéreo

Puede decirse que este es uno de los puntos más importantes para determinar si legalmente es factible la operativa de una aerolínea de bajo costo en Venezuela, ya que en el caso de las aerolíneas europeas tienen sus propias condiciones, puesto a que la naturaleza jurídica contractual del transporte aéreo supone que el vínculo es directo entre el pasajero y el transportista, por lo que se verifica el hecho de que el contrato tenga fuerza de ley entre las partes, tal como lo recoge el artículo 1.159 del Código Civil venezolano. Sin embargo, la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en el artículo 7 numeral 13, hace que esta regulación contractual pase a ser una atribución de la Administración Pública, a través del referido ente. Veremos, pues, que aquí se genera una colisión en los términos y condiciones para la prestación del servicio de transporte aéreo porque las aerolíneas de bajo costo establecen sus condiciones particulares, mientras que el ordenamiento jurídico venezolano establece que esto le corresponde al Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), lo cual se traduce en un obstáculo porque hay una imposición que no siempre va acorde con las especificaciones del transportista.

Las Condiciones Generales del Transporte Aéreo en nuestro país se encuentran establecidas en la Providencia N° PRE-CJU-GDA-398-16 del INAC, la cual se encuentra publicada en la Gaceta Oficial N° 6.228 Extraordinario de fecha 18-05-2016. El ámbito de aplicación del referido acto administrativo pareciera una imposición para todas las aerolíneas, ya que establece su ámbito de aplicación al transporte aéreo nacional e internacional de acuerdo a varias premisas, siendo una de ellas los pasajeros y su equipaje en los vuelos dentro del territorio nacional o fuera del mismo con destino a éste, lo cual hace suponer que hay un posible desbarajuste en las condiciones para los vuelos que salen del territorio venezolano con destino a otro país. La respuesta es que ese tipo de imposición surgió primero con el Reglamento 261/2004 de la Unión Europea, que –en el ámbito de las aerolíneas de países que todavía se mantienen en el sistema de Varsovia y La Haya– les remite a características casi iguales a las de Convenio de Montreal de 1999.

En el caso de las aerolíneas a nivel mundial, establecen sus propias condiciones para todo lo relacionado con el contrato que los pasajeros suscriben, al punto que en cuando éstos se chequean declaran haber leído y estar de acuerdo con todos los términos estipulados.

Entre las aerolíneas venezolanas, el modelo predominante –por no decir el único que ha existido– es el *legacy* o tradicional, el cual consiste en que todos los servicios están incluidos en la tarifa del boleto, es por eso que nunca vemos que se cobre una tarifa por consumir alimentos abordo o para incluir una maleta adicional (sin caer en la confusión del pago por el exceso de equipaje). Este

tipo de modelo ha causado una costumbre entre los usuarios y ha habido armonía entre estos transportistas y las condiciones implantadas por la Autoridad Aeronáutica.

Dicho lo anterior, si cotejamos las condiciones generales del transporte aéreo de Venezuela con las propias de una aerolínea de bajo costo, veremos que entrarán en contradicción algunos aspectos y otros en los que se complementarán una con otra por remitir a la norma más favorable.

### III. OTROS FACTORES QUE INFLUYEN EN LAS OPERACIONES

Para que las aerolíneas de bajo costo puedan operar en Venezuela, el punto neurálgico no vendrá de lo jurídico necesariamente, sino que existen varios elementos que confluirán en lo operativo, los cuales pueden ser clasificados de la siguiente manera:

#### 1. Económico

Los servicios adicionales que se generen en el curso del contrato de transporte aéreo tienen que entenderse como el equivalente al de las tasas administrativas en el sentido del establecimiento del valor económico que se le va a designar. En este sentido, el artículo 64 de la Ley de Aeronáutica Civil establece que los transportistas aéreos conjuntamente con la Autoridad Aeronáutica fijarán la tarifa de los servicios, es decir, son tarifas reguladas y que no se limitan al núcleo duro del contrato (el traslado de un lugar a otro), sino que tiene un espectro más amplio: el de los productos que se generan del mismo, con la condición de que permitan la prestación en condiciones de calidad, seguridad, continuidad, permanencia y permita la recuperación de los costos. Dicho artículo establece también la obligación de divulgar las mismas para conocimiento de los usuarios, pero como vimos antes, parte de los servicios están regulados por la providencia de las Condiciones Generales del Transporte Aéreo, por lo que quedará de parte de la aerolínea calificar si le es conveniente para su producto, lo clave en esto es no afectar la capacidad económica de los usuarios, pero tampoco producirles pérdidas a los operadores aéreos.

#### 2. Social

Conforme con la Constitución económica de Venezuela, el Estado tiene la obligación de promover servicios que satisfagan las necesidades de la población, además que bajo la cláusula del Estado Social debe llegar a la mayor parte de los sectores que componen la población en el país. En relación a este punto, la Ley de Aeronáutica Civil establece al transporte aéreo como un servicio público, por lo que se entiende que la Administración es el titular de la actividad aeronáutica y en virtud de ello deba gestionarse la prestación en condiciones

que sean lo más asequibles para que llegue a la mayor cantidad de habitantes y pueda el servicio llegar a todos los rincones del país.

### 3. Mercado

Los estudios de mercado son lo más normal que se ve de la actividad de las aerolíneas, ya sea para la apertura de una ruta, evaluar el comportamiento de la demanda para lograr elevados factores de ocupación, incrementar las frecuencias para un destino, etc.

Conforme con el apartado anterior, la Administración pública nacional es titular del servicio público de transporte aéreo en Venezuela, pero que puede convenir con sujetos de derecho privado para la prestación del mismo, a través del otorgamiento del certificado de operador aéreo. No obstante, para poder llegar a todos los rincones del país, es muy probable que existan destinos que arrojen un resultado negativo para los estudios de mercado de los transportistas aéreos, por lo que deberían establecerse una serie de incentivos por parte de las autoridades hacia las aerolíneas para evitar la producción a pérdida.

### 4. Tecnológico

La plataforma tecnológica puede considerarse un elemento fundamental si se desea que la operatividad de una aerolínea de bajo costo sea factible, ya que el modelo de negocio implica operar la mayor cantidad de vuelos en el menor tiempo posible. Es por ello que es necesario que los dispositivos tales como los datafonos sean lo suficientemente rápidos para poder procesar pagos, tanto en el aeropuerto como en el avión. El retraso en la cancelación de cualquiera de los servicios puede implicar que el usuario pierda un vuelo o que la aeronave se demore y se deba ejercer el derecho de asistencia de los pasajeros, con lo cual se incurriría en pérdidas económicas.

### 5. Infraestructura

Para una adecuada prestación del servicio, la infraestructura aeroportuaria va muy de la mano con las operaciones de las aerolíneas, ya que el espacio interior de las edificaciones (área pública y salas de espera, entre otras) permitirá el flujo de los pasajeros, incluyendo los que sufran alguna discapacidad, ya que el tiempo se traduce en dinero que percibe –o deja de percibir– la aerolínea.

Las aeronaves de las líneas aéreas de bajo coste suelen estar poco más de media hora estacionados entre cada vuelo, es decir, habría que adaptar la infraestructura para que los desembarques y embarques puedan realizarse en quince minutos, respectivamente. En este aspecto, son muchos los aeropuertos venezolanos que requieren de una transformación profunda para que pueda cumplirse con la operación bajo esas condiciones.

## CONCLUSIÓN

Como hemos visto a lo largo del presente artículo, no existe una respuesta concreta para responder al planteamiento de si es viable o no la operativa de las aerolíneas de bajo costo en Venezuela, toda vez que son muchos los factores que intervienen, tanto jurídicos como de distintas índoles, por lo que la respuesta es más casuística de acuerdo a las condiciones que acepte la aerolínea para poder operar en el país, aunque –sin ninguna duda– la infraestructura aeroportuaria y las plataformas tecnológicas para el procesamiento de pagos, así como el perfil del pasajero, serán los que más influencia tendrán en las operaciones.

No obstante, el principal aspecto normativo lo encontramos en que las tarifas en el transporte aéreo nacional son reguladas, lo cual –de entrada– es uno de los elementos que tuvieron que derogarse en los Estados Unidos de América y Europa para permitir el surgimiento de las aerolíneas de bajo costo. Por lo tanto, el primer paso tiene que ser la liberalización de las tarifas, pero también se requiere la revisión de los parámetros necesarios para la prestación del servicio público de transporte aéreo, desde las frecuencias hasta los incentivos de los que puedan gozar los transportistas aéreos para que sea alcanzable para la mayor cantidad de habitantes, así como para que abarque todo el territorio nacional y permita la conectividad de las regiones, ya que hay regiones que dependen del transporte aéreo para estar comunicados con las poblaciones vecinas, ya sea por su ubicación geográfica o por la situación de la vialidad terrestre, pero para ello se requiere de una reforma de la Ley de Aeronáutica Civil en lo referente a la aviación comercial.