

Los servicios de asistencia en tierra en el código aeronáutico. Modificación del decreto 70/2023 y reglamentación Resolución 49/2024 de la Secretaría de Transporte.

Por Sebastian Carlos Villa¹

Abstract: A partir del dictado del Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023 que introdujo modificaciones sustanciales al Código Aeronáutico Argentino, se regularon servicios de asistencia en tierra que hasta la fecha estaban desregulados.

Palabras claves: Aviación, Asistencia en tierra, *Ground Handling*.

§1. Introducción

El Código Aeronáutico Argentino fue sancionado en el año 1967 y ha sido históricamente objeto de escasas modificaciones, referidas principalmente a los delitos y faltas aeronáuticas, facultades de la autoridad aeronáutica y límites de responsabilidad.

Sin entrar en análisis sobre su constitucionalidad, la reforma introducida por el Decreto de Necesidad y Urgencia Nro. 70/2023 (en adelante DNU 70/23), es sin lugar a dudas la reforma más sustancial y comprensiva del régimen general de la actividad

¹ El autor es abogado, Especialista en derecho aeronáutico y espacial INDAE, Profesor INDAE Jurisprudencia aeronáutica, Socio en Cambiaso & Ferrari abogados.

aerocomercial, en cuanto reforma sustancialmente el Código Aeronáutico Argentino y deroga la ley de política Aérea 19.030.

Los cambios introducidos por el DNU 70/23 al Código Aeronáutico incluyen entre otras temáticas las siguientes: ámbito de aplicación, fuentes, ley aplicable y jurisdicción, servicios esenciales de la navegación aérea, servicios aeroportuarios, aeronaves no tripuladas, contratos aeronáuticos, propiedad y control, privilegios, acceso a los mercados, servicios de transporte y trabajo aéreo, personal aeronáutico, acuerdos empresariales, investigación de incidentes y accidentes, faltas e infracciones aeronáuticas, etcétera.

En este trabajo nos proponemos analizar los cambios introducidos a una sola de estas temáticas: los servicios de asistencia en tierra (denominados en el Código como “Servicios Aeroportuarios”).

§2. Metodología

Realizaré un análisis descriptivo de la regulación histórica en la República Argentina de los servicios de asistencia en tierra en contraste con la regulación actual de la temática. Finalmente concluiré el análisis mediante el contraste de los propósitos generales declarados por el DNU 70/23 con la reforma particular introducida respecto del tratamiento dispensado a estos servicios.

§3. Desarrollo

3.1 Marco conceptual.

Conviene de manera preliminar partir de una definición de los servicios de asistencia en tierra, para luego abordar su análisis.

Folchi (1) ha incluido los servicios de asistencia en tierra dentro del conjunto de servicios aeroportuarios, al tiempo que define a estos últimos como:

“...el conjunto de actividades prestadas en el aeropuerto para la atención de la llegada, salida, espera, guarda y reparación de aeronaves; de la llegada, salida, espera y tránsito de las personas y mercaderías que ingresen al mismo con motivo u ocasión de un viaje por vía aérea y de toda otra explotación comercial dispuesta por el explotador del aeropuerto dentro del recinto aeroportuario”

Asimismo, propone clasificar a los servicios aeroportuarios en esenciales o no esenciales, calificando a los primeros como aquellos que se relacionan en forma directa con la aeronavegación. (1)

En cuanto a los servicios de asistencia en tierra, esboza una definición como la siguiente:

“La asistencia en tierra es el conjunto de servicios aeroportuarios prestados a una aeronave en el recinto del aeropuerto, de acuerdo con la clase de actividad aeronáutica que la misma cumple”.

En mi opinión, la inclusión de los servicios de asistencia en tierra como una especie del género “actividad aeroportuaria” y la asociación conceptual de estas actividades al ámbito espacial donde se desarrollan (aeródromo) presenta una dificultad intrínseca respecto de la realidad de la actividad, ya que deja afuera del marco conceptual actividades que por su naturaleza deberían califican como tales.

En efecto existen muchas actividades que actualmente se prestan fuera del ámbito aeroportuario [tareas de seguridad (2) , de mantenimiento (3) , entre otras). De

² Folchi Mario O. Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil. 1era. Ed. 2015. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Editorial Astrea. Tomo 1, pág. 239.

¹ Fochi, ob cit Tomo 1, pág. 239

esta forma, entiendo sería superadora una definición de asistencia en tierra con asociación al criterio funcional y prescindencia del ámbito espacial donde la misma se efectúa.

Por mi parte propongo definir a los servicios de asistencia en tierra como *“aquellos servicios auxiliares que contribuyen la operación de una aeronave de conformidad con las características planificadas de su operación y de la reglamentación vigente, mientras la misma no se encuentra en vuelo”*.

Mediante la inclusión de la referencia a las características planificadas de la operación y de la reglamentación vigente, se salvan posibles objeciones a la “necesidad” del servicio. Por ejemplo, los servicios de seguridad no son estrictamente necesarios para la operación de una aeronave, sino fuera por la exigencia impuesta por la normativa de seguridad aeroportuaria. Tampoco podrían calificarse como “necesarios” a los servicios de suministro de alimentos y bebidas (también conocidos como de catering), aunque sí en consideración de la operación planificada por el transportador.

Dicho de otro modo, incluso ejercitando la supresión hipotética de algún servicio de asistencia en tierra la operación de la aeronave quizás podría tener lugar, pero en forma antirreglamentaria o bien sin estar conforme con lo planificado por el explotador.

De todas formas, resulta ilustrativo a los efectos de comprender el marco conceptual, hacer una enunciación no taxativa de los servicios que califican como de asistencia en tierra:

² Por ejemplo, el control de seguridad de la carga y su custodia, en el caso de agentes reconocidos, que puede suceder en depósitos alejados del aeródromo.

³ Muchísimas tareas de reparación y reacondicionamiento de partes aeronáuticas suceden fuera del ámbito aeroportuario y no por ello exentas de la fiscalización por parte de las autoridades.

- Servicios de Rampa (vinculados con el movimiento físico de la aeronave sin uso de su propia propulsión, carga y descarga de la aeronave, embarque y desembarque de pasajeros, etc).
- Servicios de tráfico (chequeo de pasajeros, recepción de equipaje, control de la documentación, asistencia a pasajeros con necesidades especiales, etc).
- Aprovisionamiento de combustible.
- Aprovisionamiento de bebidas y comestibles.
- Servicios de limpieza.
- Servicios de seguridad.
- Servicios de mantenimiento.
- Servicios de disposición de residuos.

3.2 Tratamiento en el Código Aeronáutico de 1967 y su Reglamentación.

El Código Aeronáutico Argentino, en forma previa a la reforma introducida por el DNU 70/23, no contenía ninguna disposición que haga expresa referencia a los servicios de asistencia en tierra.

Las pocas referencias incluidas en el Código lo eran con relación a los servicios de protección al vuelo (en el Título II, Capítulo II) y a la infraestructura (en el Título III, Capítulo I denominado "Aeródromos").

De manera residual, el artículo 28 establecía que:

“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”

No obstante la nula referencia a los servicios de asistencia en tierra contenida en el Código Aeronáutico, debe mencionarse el Decreto 2145/1973 (luego modificado por Decreto 480/1994 y 698/2001) mediante el cual, se estableció que *“la prestación del servicio [de asistencia] en tierra a aeronaves, como complementación del servicio público de uso de instalaciones, en los aeropuertos y aeródromos del Estado nacional, o bajo su administración, estará a cargo del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.”*

La reglamentación dictada en ese entonces definió las características del servicio, haciendo referencia únicamente a una especie de servicio de asistencia en tierra, conocido como servicio de rampa.

Inicialmente el servicio organizado por el Estado Nacional tendría carácter “único” (es decir con exclusión de todo otro prestador), es decir se previó un monopolio legal en la prestación.

Años más tarde, mediante Decreto 480/1994 se admitió asimismo lo que se conoció como “autoprestación” del servicio de rampa. Así, cada compañía aérea podía “autoprestarse” el servicio, sin la obligación de contratar al prestador “exclusivo” organizado por el Estado Nacional.

Finalmente, el Decreto 698/2001 admitió la posibilidad de que las empresas de transporte aéreo -aunque limitado a las que prestaban servicios de transporte aéreo interno- pudieran prestar servicios a terceros, por sí o a través de sus agentes inclusive bajo la figura de sociedades, consorcios o uniones transitorias de empresas.

Hasta aquí tenemos que el servicio de asistencia en tierra no se encontraba regulado por el Código Aeronáutico Argentino, pero sí por la reglamentación, aunque

únicamente en la especialidad del servicio de rampa. Las demás especies, hasta el DNU 70/23 se encontraban desreguladas completamente, a excepción de:

- los “servicios de mantenimiento” prestados en un Taller Aeronáutico de Reparación (de conformidad con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil “RAAC” emitidas por la ANAC que exigían no un permiso comercial sino una certificación técnica, en resguardo de la seguridad operacional),

-los “servicios de seguridad aeroportuaria” regulados en el marco normativo de la Ley de Seguridad Aeroportuaria n° 26.102 y la reglamentación dictada por la autoridad de aplicación en la materia (Policía de Seguridad Aeroportuaria).

El servicio de asistencia en tierra (rampa) desde el dictado del Decreto 2145/73 hasta la reforma del DNU 70/23 , es decir en el transcurso de 50 años, había oscilado desde la regulación total monopólica hasta una concurrencia limitada, prestación por compañías de transporte aéreo interno.

Como referencia histórica, con la apertura parcial determinada por el Dec. 698/2001 se dictó la Resolución 587/2001 por el Comando de Regiones Aéreas (C.R.A.), que reglamentó la “Normativa para la Prestación del Servicio de Asistencia en Tierra de Aeronaves (Rampa)”.

La reglamentación dictada por el Comando de Regiones Aéreas incluía dentro del servicio que calificaba como de “Rampa” a toda tarea esencial para la atención en tierra de las aeronaves, con exclusión de la provisión de combustible, lubricantes, servicio de gastronomía a bordo ni mantenimiento de aeronaves. Al mismo tiempo indicaba que las denominadas “tareas secundarias”, podrían ser prestadas por las empresas habilitadas a prestar el servicio de rampa, o bien por terceros (es decir se encontraban desreguladas).

La Res. 587/2001 C.R.A. (6) no define expresamente a las “tareas esenciales”, pero es dable inferir las mismas, en función del equipamiento mínimo exigido para quienes requieran autorización. Así quedaban comprendidas las tareas de movimiento de aeronaves en tierra (push back), encendido neumático de motores, grupo electrógeno (potencia auxiliar externa también conocida como GPU o ground power unit) carga y descarga de mercancía, embarque y desembarque de pasajeros, traslado de pasajeros entre terminal y aeronave, suministro de agua, descarga de aguas servidas, calzas y señalamiento.

Entre las “tareas secundarias”, la Res. C.R.A. 587/2001 incluyó a las siguientes:

- Representaciones (presentación de planes de vuelo, habilitación de horas extendidas para operación fuera de horario, pagos de tasas y trámites ante autoridades de migraciones, sanidad y aduana);

- comunicaciones (cursar y recibir mensajes vinculados con las operaciones de los transportistas);

- Tráfico (transporte y entrega de documentación, manifiestos, atención de pasajeros, recepción de equipajes, comprobación de documentación, rotulación de equipajes, control previo al embarque, etc);

- cargas (control de mercadería y su documentación, someterla a control aduanero y tareas relacionadas);

- correos (recepción y despacho de correo postal y diplomático);

- limpieza; depósito de materiales (conocidos bajo el régimen aduanero de “Rancho” en el transporte internacional);

⁶ Véase Anexo a la Res. 587/2001 en AIC A de fecha 21 de diciembre de 2001.

-operaciones (preparación y tramitación de plan de vuelo, informe meteorológico, etc).

Como se refirió anteriormente, las tareas secundarias se encontraban desreguladas en la medida que fueran prestadas por terceros.

Retomando el repaso descriptivo que propuse al momento de dar un marco conceptual a los servicios de asistencia en tierra, podemos concluir que tareas esenciales y tareas secundarias descritas en la Res. 587/2001 C.R.A. todas formaban parte de lo que se conoce como “servicios de asistencia en tierra”.

En cuanto a su regulación, únicamente las conocidas estrictamente como “Servicio de Rampa” (calificadas por la normativa como tareas “esenciales”) requerían de una autorización por parte de la autoridad aeronáutica para funcionar; y dicha autorización tenía base legal en una reglamentación (so pretexto de tratarse de un servicio “inescindible” de la infraestructura) y no en las disposiciones del Código Aeronáutico.

Por último, el [Decreto 49/2019](#) derogó a su similar 2145/1973, indicando que el Servicio de “Atención en tierra de aeronaves” (“servicios de rampa”) como complementación del servicio público de instalaciones estaría a cargo de la ANAC, sin mayor aclaración. Asimismo dispuso que el servicio referido comprendía las siguientes actividades:

a) Dirección de maniobras hasta el lugar designado en plataformas, colocación de trabas y calzas y conos de seguridad, y viceversa.

b) Facilitación de elementos para el descenso y el ascenso de pasajeros a las aeronaves, y su desplazamiento en las instalaciones aeronáuticas (escaleras, autobuses, puentes de embarque y/o instalación que lo reemplace).

c) Carga, descarga y desplazamiento de equipaje, mercadería y otros elementos objeto del transporte aéreo.

d) Suministros a aeronaves, excluidos combustibles y lubricantes, lo cual comprende, entre otros, a la energía, aire, agua y comunicaciones.

e) Limpieza de cabinas, sanitarios, renovación de depósitos de tratamiento de desechos y retiro de residuos. Se comprende en este ítem todo abastecimiento de suministros relacionados con dichas tareas, incluyendo desinsectación, desodorización y desinfección de habitáculos.

f) Lavado externo de aeronaves, a realizarse en los lugares aprobados.g) Desplazamiento de retroceso (“push back”) desde la posición de parqueo hasta la posición de inicio de taxeo.

h) Toda otra actividad o servicio similar, coadyuvante o necesario para las prestaciones mencionadas precedentemente

Es así como el Decreto 49/2019 si bien derribó las “barreras de acceso al mercado” limitando la posibilidad de prestar el servicio a aquellas empresas que contasen con una certificación técnica, una malograda reglamentación impidió de facto una auténtica apertura del mercado de prestadores de servicios de rampa. El decreto 49/2019 fue finalmente derogado por el Decreto 879/2021 dictado durante el gobierno del Presidente Alberto Fernandez, el que dispuso autorizar “...a las empresas de transporte aéreo interno y/o sus agentes, titulares de concesiones o autorizaciones otorgadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL a prestar el servicio de atención en tierra en las aeronaves afectadas a su tráfico...”. Mantuvo sin embargo la descripción de las actividades consideradas como “Servicio de Rampa” incluidas en el Decreto que deroga.

En lenguaje llano el Decreto 49/2019 implicó retroceder al escenario preexistente a su dictado: prestador exclusivo a cargo de INTERCARGO S.A.U. con potencial concurrencia de compañías de transporte interno que decidan “autorprestarse” el servicio.

3.3 Reforma introducida por el DNU 70/23.

Como ya fue indicado, mediante el DNU 70/23 se introdujeron sustanciales reformas no sólo al Código Aeronáutico Argentino, sino a gran parte del plexo normativo de la República Argentina.

Como referencia general, el [DNU 70/23](#) titulado “BASES PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA ECONOMÍA ARGENTINA” estableció entre sus motivaciones y finalidades:

- La necesidad de eliminar trabas burocráticas y regulaciones arbitrarias.
- La necesidad de desregular la economía.
- La implementación de un plan de desregulación de amplísimo alcance.
- La necesidad de proceder a un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo.

A los efectos de este trabajo conviene citar las disposiciones que resultan relevantes para el análisis propuesto:

“ARTÍCULO 2°.- DESREGULACIÓN. El Estado Nacional promoverá y asegurará la vigencia efectiva, en todo el territorio nacional, de un sistema económico basado en decisiones libres, adoptadas en un ámbito de libre concurrencia, con respeto a la propiedad privada y a los principios constitucionales de libre circulación de bienes, servicios y trabajo. Para cumplir ese fin, se dispondrá la más amplia desregulación del

comercio, los servicios y la industria en todo el territorio nacional y quedarán sin efecto todas las restricciones a la oferta de bienes y servicios, así como toda exigencia normativa que distorsione los precios de mercado, impida la libre iniciativa privada o evite la interacción espontánea de la oferta y de la demanda. La reglamentación determinará los plazos e instrumentos a través de los cuales se hará efectiva la desregulación dispuesta en el párrafo anterior.”

A esta altura cabe preguntarse, ¿El DNU 70/2023 ha desregulado efectivamente el mercado de servicios de asistencia en tierra?

Veamos inicialmente las reformas introducidas al Código Aeronáutico para luego pasar a las nuevas reglamentaciones específicamente dictadas con relación a la actividad, para así poder dar respuesta a este interrogante.

El DNU 70/23 incorporó el artículo 29 bis al Código Aeronáutico, y como consecuencia de ello procedió a la regulación con carácter general de los servicios de asistencia en tierra (denominados “aeroportuarios”, respecto a su denominación conceptual me remito a lo indicado en el apartado 1 “Introducción”).

“Art. 29 bis. Los servicios aeroportuarios en la República Argentina, serán regulados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica reglamentará la prestación de los servicios esenciales aeroportuarios, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Se considera como servicio aeroportuario a todo aquel prestado en el ámbito de un aeropuerto, con excepción de los servicios de navegación aérea tratados en el capítulo respectivo. Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en general.”

EL DNU 70/23 también modificó el artículo 202 del Código Aeronáutico, incorporando la fiscalización por parte de la autoridad aeronáutica de los servicios “aeronáuticos” (en una imprecisa denominación respecto a la empleada en primer

término vgr. “aeroportuarios”, o quizás queriendo englobar a otros servicios tales como control del tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, extinción de incendios, etc, etc).

“Art. 202 La fiscalización del espacio aéreo, infraestructura aeronáutica y demás servicios y lugares aeronáuticos en el espacio aéreo argentino, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la materia estrictamente policial”

Mediante estas dos modificaciones del Código Aeronáutico, se introduce un cambio de paradigma respecto de los servicios de asistencia en tierra (a juicio del suscripto mal llamados “aeroportuarios”). Por un lado, se introduce la necesidad de una autorización comercial y técnica previa por parte de la autoridad aeronáutica respecto de todos los servicios de asistencia en tierra, antes exigible sólo respecto de la especie de servicio de rampa (vgr. El servicio de rampa, en términos comerciales y la salvedad hecha respecto de los talleres aeronáuticos de reparación en términos exclusivamente técnicos). Y por otra parte se somete a la fiscalización de la autoridad aeronáutica el funcionamiento y prestación de dichos servicios de asistencia en tierra.

Cabe preguntarse, desde una perspectiva de política aerocomercial, si la autorización exigida para la prestación de cualquier tipo de servicio de asistencia en tierra tiene algún tipo de justificación (a lo cual debería responderse cuál es el fundamento para requerir una autorización a la autoridad aeronáutica para por ejemplo, preparar suministros de alimentos y bebidas), y si esa necesidad de autorización exigida está en lineamiento con las motivaciones y finalidades expresadas por el propio DNU 70/23 en cuanto se propone desburocratizar y derribar barreras de acceso a los mercados para el saneamiento de la economía.

3.4 ¿Desregulación o regulación de lo desregulado?

El esquema normativo que regula los servicios de asistencia en tierra durante la actual administración a cargo del presidente Javier Milei, en adición a la reforma del Código Aeronáutico, se completa con las siguientes normas:

- La Reglamentación de Acceso a los Mercados, prevista en el [Decreto 599/2024](#), relativa a la obtención del permiso comercial de operación.
- La Reglamentación prevista en la [Resolución 49/2024](#) de la Secretaría de Transporte, que en su anexo estipula el proceso de otorgamiento de autorizaciones aerocomerciales de servicios aeroportuarios “operacionales y de rampa en general”.
- La Reglamentación dictada por la Autoridad Aeronáutica (ANAC), prevista en la [Res. 167/2025](#) (que sustituye en este aspecto a su similar [86/2025](#)), para la obtención del Certificado de Explotador de Servicios de Asistencia en Tierra.

Haré a continuación una breve referencia a cada una de las reglamentaciones citadas.

3.5 Reglamentación de Acceso a los Mercados.

Tal como fue expresado, a partir del DNU 70/2023 estableció el requisito general de autorización previa para la prestación de servicios de asistencia en tierra (antes exigible sólo para un puñado de ellos).

El Decreto 599/2024 en su capítulo IV titulado “Servicios Aeroportuarios Operacionales y de Rampa” establece los requisitos generales aplicables a la solicitud de autorización para la obtención de un permiso de carácter comercial.

Este decreto opta por definir como “servicios aeroportuarios” a aquellos que estén incluidos en el Capítulo 9 del Anexo 14 de la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI). Si consultamos el Anexo 14 de OACI nos encontraremos que el mismo no incluye una definición precisa de servicios de asistencia en tierra al tiempo que

los define como aquellos que estén bajo fiscalización de la autoridad aeronáutica. Pareciera que nos encontramos ante una definición circular.

Por otra parte, en el Cap. IX del Anexo 14 OACI (Vol i) se incluye como referencia de servicios de asistencia en tierra a los siguientes servicios: *Planificación para casos de emergencia *Salvamento y extinción de incendios *Traslado de aeronaves inutilizadas *Reducción del peligro aviar y otros animales *Dirección en plataforma *Servicio de aeronaves en tierra *Operación de vehículos en aeródromo.

La misma norma establece que el procedimiento para la obtención de la autorización básicamente consistirá en una presentación, con carácter de declaración jurada, indicando: a) Datos, domicilio legal y documentación de soporte; b) Descripción y características de la prestación del servicio aeroportuario; c) Descripción de los equipos con los que prestará los servicios y su disponibilidad; d) Seguros que se propone contratar; e) Base de operaciones y personal técnico; f) Plan de negocios y acreditación de capacidad económico-financiera.

Seguidamente establece que la autoridad debe expedirse otorgando la autorización dentro de los 15 días hábiles, salvo observación fundada en un único acto. Transcurrido el plazo inicial se habilita la posibilidad de requerir pronto despacho y si transcurrieran 5 días hábiles adicionales, sin novedades se considera autorizado.

Vale mencionar que la autoridad competente para otorgar esta autorización es la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y su intervención se limita al permiso comercial de operación. Hasta aquí lo que concierne al permiso “comercial” de operación, procedimiento que incluye un análisis de “capacidad económica -financiera”, que a priori pareciera incompatible con las finalidades propuestas por DNU 70/2023.

Para concluir este capítulo, en el art. 23 del citado decreto se establece que en forma complementaria deberá procederse al proceso de “Certificación Técnica” ante la

autoridad aeronáutica (ANAC), el que se encuentra regulado por Resolución ANAC 167/2025 y que más adelante se relacionará.

3.6 Proceso de otorgamiento de autorizaciones de servicios de asistencia en tierra.

Mediante Resolución 49/2024 de la Secretaría de Transporte se regula el Procedimiento de Autorizaciones Aerocomerciales de Servicios “Aeroportuarios Operacionales y de Rampa en General”. De esta forma esta Resolución viene a reglamentar lo previsto en el decreto 599/2024 en lo atinente a las autorizaciones de carácter comercial.

En cuanto al plazo de las autorizaciones se establece que las autorizaciones tendrán una duración de 15 años renovables “automáticamente”.

Como novedad se incluye la posibilidad de “negociación de permisos y habilitaciones, respetando condiciones de seguridad y reglamentación” con la carga de deber de notificar a la autoridad aeronáutica. El lenguaje sobre el punto es vago, pues no se refiere a la terminología adoptada en el resto de la normativa (autorización aerocomercial / Certificado de Explotador de Servicios).

Por otra parte, se instruye a la autoridad aeronáutica a:

- Elaborar y publicar modelos necesarios para la obtención de la autorización (manual de operaciones / manual de seguridad operacional) modelos que hasta la fecha de esta presentación, no han sido publicados.
- Derogar todo acto administrativo que contenga regulación de precios; excepto ante la existencia de un prestador monopólico (vgr. Actualmente INTERCARGO S.A. en cuanto al servicio de Rampa).

Finalmente se establece que excepcionalmente en caso de falta de prestación por prestadores autorizados, podrá prestarse el servicio por las fuerzas de seguridad, previa instrucción del Ministerio de Seguridad (quien ha reglamentado esta posibilidad por [Res. 1199/2024](#)).

En el anexo a la Res. ST 49/2024 se encuentra el detalle del procedimiento de autorización comercial. En cuanto al contenido de la presentación replica textualmente lo indicado en el decreto 599/2024 (a cuyo contenido y análisis efectuado en el apartado anterior me remito) mientras que respecto a los plazos del procedimiento vale destacar que difieren ya que la Resolución hace mención a un plazo de 15 días corridos (y autorización automática transcurridos 5 días adicionales luego de la presentación de un pronto despacho) y el Decreto refiere a iguales plazos pero computados en días hábiles.

Seguidamente la Resolución hace una clasificación “enunciativa” de los servicios de asistencia en tierra, incluyendo las siguientes categorías (para mayor detalle de cada categoría se recomienda recurrir al texto legal en comentario): Asistencia administrativa y supervisión, Asistencia a pasajeros, Asistencia a equipajes, Asistencia de carga y correo, Asistencia de operaciones en pista, Asistencia de limpieza y servicio de la aeronave, Asistencia de combustible y lubricante, Asistencia de mantenimiento en línea, Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación, Asistencia de transporte de superficie, Asistencia y servicios de seguridad, toda otra actividad o servicio similar, coadyuvante o necesaria a las prestaciones mencionadas y/o cualquier otro servicio comercial, adecuado a las regulaciones de carácter técnico.

Es fácil advertir que la clasificación enunciada, no coincide con las previsiones del Anexo IX de OACI citado previamente.

Sería deseable que mientras el Estado se proponga hacer un análisis de la capacidad económica financiera de los postulantes para obtener una autorización (en opinión del suscripto incompatible con los lineamientos impuestos por el DNU 70/23) se

reglamente el modo de exponer la información del plan de negocios y cuáles son los medios para acreditar tal capacidad. Ello sin dejar de preguntarse cuál es el propósito y la capacidad que puede tener la autoridad aeronáutica para analizar un plan de negocios de una empresa de seguridad, o bien de limpieza de cabina de pasajeros.

3.7 Proceso de otorgamiento de Certificado Digital de Explotador de Servicios de Asistencia en Tierra.

Tal como fue anticipado, en lo que respecta a la obtención de la “Certificación técnica”, el procedimiento para la obtención del “Certificado Digital de Prestador de Servicios Aeroportuarios Operacionales y de Rampa” se encuentra normado por la Resolución 167/2025 de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que sustituyó el procedimiento que había sido aprobado por Resolución 86/2025.

El problema de la definición conceptual -al que hice referencia al inicio del trabajo- se pone de manifiesto en esta normativa, ya que en el cuerpo principal se denomina “**REGLAMENTO PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DIGITAL DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS OPERACIONALES Y DE RAMPA**” mientras que en el Anexo a la Resolución se refiere a “**REGLAMENTACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DIGITAL DE PRESTADOR DE SERVICIOS DE ATENCIÓN EN TIERRA A AERONAVES**”. Contribuye a la confusión el hecho de que el contenido, pareciera referirse exclusivamente a un tipo de asistencia en tierra (Rampa), aunque no lo aclara en forma específica.

La normativa establece que el certificado tendrá vigencia ilimitada y rige tanto las solicitudes de autoprestación (aquel por el cual las líneas aéreas se proponen “autoprestarse” el servicio de rampa) y la prestación a terceros.

Los requisitos son muy similares a aquellos indicados para la obtención del permiso comercial, con dos diferencias: ya no se debe hacer mención al plan de negocios y la capacidad económica financiera (Aspecto económico), y sí deben acompañarse dos manuales que conforman el núcleo de la actividad: el Manual de operaciones y el Manual de gestión de la seguridad operacional (aspecto técnico).

Resumidamente, la presentación para la obtención del certificado debe incluir: Una Solicitud formal, Constancia de inicio de trámite de autorización comercial ante la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, Enunciación de vehículos y/o Equipamientos a ser utilizados, identificación de aeródromos donde operará, Constancia de solicitud de asignación de espacios presentada ante el explotador aeroportuario, Descripción de servicios a prestar (según clasificación de la Res. ST 49/2024), Manual de procedimientos operativos y manual de gestión de seguridad operacional, Carta de intención o compromiso relativo a los seguros a contratar y para el caso de auto prestación el CESA (Certificado de Explotador de Servicios Aéreos) o AOC en inglés (Air Operator Certificate).

La contracara de la vigencia ilimitada de la certificación técnica a la que hace referencia la normativa es el carácter esencialmente revocable del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, mediante la fiscalización que pueda llevar a cabo la autoridad aeronáutica y la detección de un incumplimiento por parte del prestador.

Resulta llamativo que se proceda a dar un certificado de índole técnico a un prestador, sin que se prevea una etapa de inspección y demostración operativa de sus capacidades.

§4. Conclusiones

Las reformas introducidas por el DNU 70/2023 al Código Aeronáutico, y las ulteriores reglamentaciones dictadas, introdujeron al sistema jurídico argentino cambios

sustanciales en lo que se refiere a los servicios de asistencia en tierra (denominados “Servicios Aeroportuarios” en los textos legales).

Al tiempo que derribó las barreras de acceso al mercado existentes en cuanto a los servicios de rampa (Prestador exclusivo monopólico Intercargo SAU junto con la limitada posibilidad de auto prestarse por sías. Aéreas de transporte aéreo interno) introdujo con carácter general, para toda especie de servicios de asistencia en tierra, la necesidad de obtener dos autorizaciones (aunque aparentemente con procesos simplificados), una de índole económico – comercial y otra de carácter técnico.

De allí que, en mi opinión, el DNU 70/2023 en cierta manera contradice en materia aeronáutica las propias finalidades expresadas, en cuanto a desburocratizar la actividad. Por el contrario, introdujo la necesidad de cumplir requisitos y tramitar permisos antes inexistentes e inexigibles para la gran mayoría de los prestadores de servicios de asistencia en tierra y además impuso barreras de acceso al mercado antes inexistentes para este tipo de servicios (tales como la necesidad de presentar un plan de negocios, de acreditar capacidad económica financiera para llevarlo a cabo, etcétera).

La regulación técnica de un servicio antes desregulado podría tener justificación en razones de seguridad operacional, norte que debe regir toda actividad técnica en la aeronáutica civil, aunque tal propósito no ha sido el manifestado en las normas en comentario.

La regulación económica de actividades antes desreguladas, implica erigir barreras de acceso al mercado de índole económico.

Para finalizar es dable reconocer que en la especie de servicio de asistencia en tierra “Servicio de Rampa” el DNU 70/2023 implica un claro avance en la apertura del mercado de prestadores (antes limitado a la estatal Intercargo S.A.U. y la auto prestación de un puñado de operadores de transporte aéreo interno) puesto que, si bien se imponen

barreras comunes a todos los servicios de asistencia en tierra, en la especie Rampa implica una flexibilización respecto al cuadro normativo preexistente.

Sebastian C. Villa

Bibliografía

Folchi Mario O. Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil.
1era. Ed. 2015. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Editorial Astrea.