

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: [clacsec.lima.icao.int](http://clacsec.lima.icao.int)  
E-mail: [clacsec@lima.icao.int](mailto:clacsec@lima.icao.int)

FAX: (51 1) 575-1743  
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/15-NE/15  
07/03/05

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Tasas y derechos aeroportuarios**

***Tarea No. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC***

- Encuesta sobre el nivel de inversión y cargos por seguridad.

(Nota de estudio presentada Ecuador - Ponente Grupo *ad hoc*)

**Antecedentes**

1. En la VIII Reunión del Grupo AVSEC CLAC (Santiago de Chile, 01 al 03 de marzo 2004), referido a cargos para cubrir costos de seguridad, tanto por los aeropuertos como por las líneas aéreas, los mismos que afectan al pasajero. El Grupo AVSEC coincide que la mayoría de los Estados no reinvierte los cargos recaudados en seguridad. Así también, se observó que otro de los problemas era la extraterritorialidad de los mismos.

2. El Comité Ejecutivo, en la LXVI reunión de Medellín, Colombia de julio de 2004, avocó conocimiento del informe de la VIII reunión del Grupo AVSEC y por acuerdo resuelve encargar al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo el desarrollo de una encuesta a efectos de conocer lo siguiente:

- El nivel de variación de la inversión realizada por los Estados en materia de seguridad luego de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001;
- El estado de aplicación de la recomendación de la CLAC A15-10 “Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo” tomando en consideración específicamente los cargos que por concepto de seguridad, con el propósito de valorar si éstos corresponden a los costos; y,
- En lo concerniente a los cargos de los tickets aéreos, se debería evaluar también si responden a los costos y su grado de aplicación extraterritorial.

3. GEPEJTA/14, CLAC (Caracas 24 al 26 de agosto 2004). *Conformación del Grupo ad hoc ENCUESTA SOBRE EL NIVEL DE INVERSION Y CARGOS POR SEGURIDAD*, Ecuador (**ponente**) Argentina, Brasil, Venezuela; apoyan: IATA, AITAL, ACI/LAC.

### **Introducción**

4. A partir de septiembre de 2004, se circuló para conocimiento de los Estados y Organizaciones que conforman el Grupo *ad hoc*, un bosquejo de *ENCUESTA SOBRE EL NIVEL DE INVERSION Y CARGOS POR SEGURIDAD* 2000 al 2003.

5. Se obtuvieron observaciones de Argentina, Brasil y de IATA, por lo que el formulario, fue modificado de acuerdo a las consideraciones realizadas hasta la primera semana de diciembre de 2004.

6. El 17 de diciembre de 2004, se procedió a la entrega del formato de encuesta definitivo a la Secretaría de la CLAC, con el objeto de que esta sea circulada a los Estados miembros solicitando que esta información sea proporcionada hasta el **31 de enero de 2005**.

### **Metodología**

7. A fin de disponer de una información adecuada, se consideró que la *ENCUESTA SOBRE EL NIVEL DE INVERSION Y CARGOS POR SEGURIDAD* correspondería a la información relativa a los años 2001, 2002 y 2003, en base a las siguientes nociones:

- a) Conceptos para la recaudación de los cargos de seguridad aeroportuaria y seguridad operacional u otros cargos de seguridad, por parte de cada uno de los Estados miembros de la CLAC.
- b) De la aplicación de extraterritorialidad de los cargos de seguridad.
- c) Identificar la responsabilidad de recaudación y administración de los cargos de seguridad.
- d) Niveles de inversión de seguridad relacionada con la recuperación de cargos de seguridad.
- e) Análisis de la normatividad en concepto de inversión y cargos por seguridad.
- f) Análisis comparativo de los cargos de seguridad en los países de la Región.

g) Análisis comparativo de inversión de seguridad en los países de la Región.

8. Determinada la metodología, se procedió a solicitar información de los Estados miembros, referentes a:

- I. Cargos de seguridad que se aplican en cada país, por concepto de: Seguridad aeroportuaria (cobro al pasajero); Seguridad operacional (cobro a línea aérea) y Otros cargos de Seguridad.
- II. Con la finalidad de saber quienes fijaron y regularon los cargos de seguridad, se requirió a los países se informe si los cargos de seguridad fueron establecidos por: Autoridad Aeronáutica, Concesionario, Línea Aérea Nacional, Línea Aérea Extranjera u otros.
- III. Para la obtención de la información anual, se procedió al establecimiento de una tabla de ítems relativos a los cargos de seguridad, inversión y equipamiento de seguridad, el número de aeropuertos internacionales, así como, número de movimientos, tráfico de pasajeros y carga de los años 2001, 2002 y 2003.

## Resultados

9. El análisis de este estudio, responde a los datos proporcionados por 7 países que remitieron la información solicitada: Argentina, Brasil, Cuba, Ecuador, Perú, República Dominicana y Uruguay.

**Cuadro No. 1**  
**NUMERO DE PAISES QUE APLICAN CARGOS DE SEGURIDAD SEGÚN CONCEPTOS**  
**Diciembre 2004**

| <b>Conceptos</b>                                              | <b>Servicio Internacional</b>                     | <b>Servicio Nacional</b>                      |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>SEGURIDAD AEROPORTUARIA</b><br><b>(cobro a pasajeros)</b>  | <b>5</b><br><b>ARG,ECU,PER,</b><br><b>RDO,URU</b> | <b>4</b><br><b>ARG,ECU,PER,</b><br><b>URU</b> |
| <b>SEGURIDAD OPERACIONAL</b><br><b>(cobro a línea aéreas)</b> | <b>3</b><br><b>ARG,PER,URU</b>                    | <b>3</b><br><b>ARG,PER, URU</b>               |
| <b>OTROS CARGOS DE SEGURIDAD</b>                              | <b>2</b><br><b>CUB,PER</b>                        | <b>1</b><br><b>PER</b>                        |

**Fuente: ARG,BRA,CUB,ECU,PER,RDO,URU**

10. Es importante determinar que de los siete países considerados, 5 aplican los cargos de seguridad aeroportuaria internacional. La seguridad operacional, responde en tres de siete países a un servicio incluido dentro de los servicios de navegación aérea. En un Estado, se garantiza la oferta de servicios de

seguridad especializados a requerimiento de la línea aérea.

**Cuadro No. 2**  
**NUMERO DE PAISES SEGUN ENTE REGULADOR DE CARGOS DE SEGURIDAD**  
**AEROPORTUARIA Y OPERACIONAL**  
**2001-2003**

| <b>ENTE REGULADOR</b>         | <b>Seguridad Aeroportuaria</b> | <b>Seguridad Operacional</b> |
|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| <b>Autoridad Aeronáutica</b>  | <b>4</b>                       | <b>3</b>                     |
| <b>Concesionario</b>          | <b>2</b>                       | <b>1</b>                     |
| <b>Línea aérea del país</b>   | <b>1</b>                       | <b>---</b>                   |
| <b>Línea aérea extranjera</b> | <b>2</b>                       | <b>---</b>                   |
| <b>Otros</b>                  | <b>1</b>                       | <b>1</b>                     |

**Fuente:** ARG,BRA,CUB,ECU,PER,RDO,URU

11. Del Cuadro No.2 se desprende que los cargos son regulados por la Autoridad Aeronáutica en cuatro Estados, sin embargo de estar concesionados los aeropuertos. En los otros casos, fueron establecidos por el proveedor del servicio de seguridad. Por otro lado, es importante observar que para actos de interferencia ilícita aeroportuaria, en dos de los siete países se aplica la extraterritorialidad por parte de las líneas aéreas.

12. Realizado el análisis y estudio de la información anual relativa a los cargos de seguridad, inversión y equipamiento de seguridad, el número de aeropuertos internacionales, así como, número de movimientos, tráfico de pasajeros y carga de los años 2001, 2002 y 2003, se desprende que durante el período considerado:

- Cuatro eran los Estados que aplicaban cargos de seguridad en el año 2001, que estos se mantuvieron en su número y tarifas para el 2002 y 2003, independientes de los sucesos del 11 de septiembre del 2001. En un Estado se observa que en el servicio doméstico y por políticas de las aerolíneas se incrementan los valores a fines del 2003.
- Los filtros o rayos x exclusivos para carga se ofrece en dos de los siete países.
- Los filtros de uso exclusivo o de propiedad de las líneas aéreas se utilizan en 3 de los siete países.
- Efectuado el análisis de inversión de seguridad globalizado de cinco de los siete países, se observa que, para el período 2001-2002 hubo un decremento en el 80 por ciento de inversión. Pero para el año 2002-2003 la inversión en seguridad fue del 525 por ciento.
- La recaudación globalizada de cuatro de los siete países demuestra para el período 2001-2002 un crecimiento del 77 por ciento; para el período 2002-2003 un decremento del 40 por ciento.

- El número de movimientos de pasajeros y carga durante el periodo se refleja constante para cuatro de los siete países que proporcionaron estos datos; se asume que esto se debe a la afectación que sufrió el sector del transporte aéreo, luego de los eventos del 11 de septiembre del 2001.
- En lo que corresponde al tráfico de pasajeros y carga se observa una recuperación entre el año 2002 y 2003 en los cuales se observa un crecimiento en 5 de los 7 países para pasajeros y en dos de los siete países para el tráfico de carga.
- En lo relacionado a infraestructura aeroportuaria y de manera específica el número de aeropuertos internacionales se mantiene en un incremento mínimo.

### **Conclusiones**

13. Si bien el estudio responde de manera limitada al 35 % de los Estados miembros de la CLAC, se considera que los resultados corresponden a una realidad de los países de la región. Siendo importante resaltar que 3 de los 7 países no aplicaron cargos de seguridad dentro del periodo analizado, no por ello los Estados dejaron de realizar ingentes inversiones a fin de precautelar la seguridad en las actividades del transporte aéreo.

14. Como se puede apreciar, debido a las reservas y dentro del margen de seguridad que obliga al transporte aéreo, en este análisis no se publican valores o información que pueda comprometer la confidencialidad de políticas en el aspecto de la seguridad del sector del transporte aéreo proporcionada por cada uno de los países, a favor del desarrollo y apreciación en el desenvolvimiento del sector en la región.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

15. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la información presentada, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime conveniente.