

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/25-NE/37
03/08/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

Cuestión 1 del

Orden del Día: Transporte y Política Aérea

Cuestión 1.8 del

Orden del Día: Cargos adicionales en los boletos – Proyecto de Resolución

(Nota de Estudio presentada por ACI-LAC)

Claridad y transparencia de la Información.

Metodologías de cálculo, cobro y rendición. Presentación sobre la Metodología de Auditoria

1. La fuente esencial de financiación de los servicios de control de tránsito aéreo, seguridad, aduana, migraciones, turismo, combustible, uso de pistas, terminales y de infraestructura aeronáutica en general de los países de América Latina se basa en el cobro de diferentes impuestos, cargos y tasas específicos. La Comisión Latino Americana de Aviación Civil –CLAC- adhiere al principio de OACI sobre este punto: la renta de tasas e impuestos colectados sobre aeronaves o pasajeros debe ser invertida esencialmente en la industria aeronáutica, evitando el desvío de fondos a otras actividades no directamente vinculadas a la industria.
2. Al mismo tiempo es necesario para la eficacia y eficiencia del sistema, que se asegure la recaudación de la totalidad de aquellos impuestos, tasas y cargos que son esenciales para el desarrollo de la industria aeronáutica en toda la Región.
3. El número de pasajeros transportados y el movimiento o peso de la aeronave constituyen las bases de cálculo de los impuestos, tasas y cargos dispuestos. Sin embargo, el grado de control y conocimiento fehaciente de ambos mecanismos es muy diferente.
4. En cuanto al criterio de movimiento o peso de la aeronave, esta modalidad de cálculo es cierta y precisa dados los controles que por diferentes razones (seguridad, etc) los acreedores al cobro del impuesto, cargo o tasa realizan.

5. A diferencia del anterior criterio, en el caso de la liquidación y cobro del impuesto, cargo o tasa basado en el número de pasajeros transportados, la información es recabada, consolidada y comunicada por la aerolínea al Estado y/o el Aeropuerto titular del crédito quienes son ajenos y desconocen fehacientemente dicha información. Esta modalidad es instrumentada en las tradicionales Declaración Juradas (DJ) entregadas a las autoridades acreedoras conforme las cuales se procede a la liquidación y pago. Este procedimiento presenta dificultades técnicas y operativas para ser comprobado independientemente por parte del acreedor.

6. Los impuestos, cargos y tasas que son percibidos de manera proporcional al número de pasajeros transportados pueden ser cobradas, como lo presentó IATA durante el GEPEJTA 24 en Lima, al momento de la compra del pasaje, o sea dentro de los boletos aéreos o en ventanillas por el operador aeroportuario durante el proceso de embarque (al momento del check in o posterior antes el embarque). La opción de cobro dentro del boleto aéreo tiene la preferencia de los pasajeros, de las aerolíneas y de los operadores aeroportuarios, por reducir el número de trámites y filas impuestas al pasajero en el aeropuerto, por el efecto positivo que tiene esta tasa en el flujo de caja de la aerolínea, y por el ahorro de espacio que la supresión de ventanillas de cobro genera dentro de las terminales. Además es el recomendado por la OACI en el Anexo 9 al Convenio "Facilitación". Sin embargo, ni la descripción clara del concepto y ni el monto del impuesto, cargo o tasa colectada en el boleto tampoco es claro para Estado o el Organismo que tiene derecho a su cobro.

7. La experiencia demuestra que el cobro en el boleto de los impuestos, cargos y tasas tiene la preferencia de todos los actores de la industria. Sin embargo es necesario y se impone por razones de interés público, transparencia y claridad, tener el mayor y más preciso control sobre el valor total que se recauda y el valor total que se percibe de los impuestos, tasas y cargos creados por cada vuelo.

8. En el pasado observamos cómo se consolidó el método subjetivo de declaración jurada de la aerolínea recaudadora quien informa el número de pasajero transportados para el cálculo y liquidación de los impuestos, cargos y tasas. Hoy la tecnología permite a los Estados y Aeropuertos contar con métodos alternativos objetivos, fiables e independientes, distintos de la Declaración Jurada simple y pura, maximizando los posibles y eventuales errores involuntarios que el sistema escrito y en papel puede llevar a generar.

9. En la Región de América Latina y el Caribe, la República Argentina ha sido pionera en ese sentido y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos –ORSNA- en conjunto con las líneas aéreas y el operador aeroportuario acordaron un procedimiento de información, control y auditoría de la tasa uso de aerogestión internacional percibida en el billete por las líneas aéreas miembros de IATA.

10. Esta auditoría se basa en su fase actual sobre el envío y consolidación de la información electrónica contenida en cada Load Data Message (LDM) o Mensaje de Cierre de Vuelo de cada vuelo que posee información cuantitativa de los pasajeros embarcados realmente y conforme el cual se desarrolla el procedimiento de facturación, comunicación y pago de las sumas pertinentes al aeropuerto acreedor. Desaparece así el papel y circuito administrativo propio de la Declaración Jurada tradicional elaborada a posteriori por la línea aérea como base para la respectiva liquidación de la tasa (impuesto o cargo).

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. ACI-LAC invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la presente, crear un grupo de reflexión con los Estados, IATA y todos aquellos interesados sobre los procesos de rendición y auditoría de los impuestos, cargos y tasas percibidas por las aerolíneas en el billete aéreo.