

“DERECHOS DE EMBARQUE Y TASAS AERONÁUTICAS”

En las últimas semanas se ha abierto un debate en los medios de comunicación, escritos y audiovisuales, relacionado con el valor de las llamadas “tasas de embarque” o “tasas aeronáuticas”, que se adicionan al precio neto de los pasajes aéreos, nacionales e internacionales, que han culminado en exigencias de rebaja, manifestadas tanto por pasajeros como por ejecutivos de algunas aerolíneas nacionales. Lo anterior, como consecuencia de las ofertas en los precios de estos pasajes, dada la denominación de *Low cost* (bajo costo, por su sigla en inglés) que están aplicando algunas aerolíneas en rutas nacionales, considerando que, a veces, el valor de estas tasas representan entre un 40 a un 50% o más, del costo total del respectivo pasaje, lo que obviamente llama la atención de los usuarios y de las compañías aéreas. Sin embargo, esa es sólo una parte de la moneda. Lo que está detrás de estos cobros tiene sus fines y propósitos técnicos, los que deben ser conocidos para evitar malinterpretaciones. Este boletín informa sobre estos temas.



Foto N° 1: Actual sala de embarque nacional e internacional del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago de Chile. Fuente: www.dgac.gob.cl

Definiciones

El *Derecho de Embarque* se encuentra definido como el valor que se cobra a cada pasajero que hace uso de las instalaciones, servicios y facilidades aeroportuarias en los terminales aéreos existentes en el país. Este cobro se realiza sólo en aquellos aeródromos públicos que son considerados como de primera o segunda categoría, excluyendo a otros de menor dimensión que forman parte de la red nacional de aeródromos, estos últimos exentos de pago en esta materia específica. También hay exenciones en algunos casos especiales, los que se encuentran establecidos en el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos (DAR 50) e informadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en su página web.

Por su parte, las *tasas aeronáuticas* son los valores que deben pagar las compañías y otros usuarios aeronáuticos por la utilización de la infraestructura y tecnologías disponibles en los terminales aéreos, como son las calles de rodaje, las plataformas de estacionamiento de aeronaves, la utilización de luces de pista, las aproximaciones instrumentales, las ayudas a la navegación, las comunicaciones, los servicios de primeros auxilios y contra incendios, como también todo lo relacionado con el uso de la red de protección al vuelo, tales como radares y centros de control de área.

Clasificación de Aeródromos/Aeropuertos

Para los efectos de cobro de tasas por el uso de los aeródromos públicos es el Director General de Aeronáutica Civil quien, por medio de una Resolución Exenta, emite la clasificación de éstos en términos de aeródromos / aeropuertos de primera, segunda o tercera categoría, principalmente por el **tipo y peso** de las aeronaves. En este orden de ideas, la clasificación de aeródromos y aeropuertos está relacionada

con aspectos cuantitativos y cualitativos en cada uno de ellos, tomando en cuenta aspectos de su dotación y composición de su personal, equipos, horarios de atención y servicios que forman parte de las instalaciones aeroportuarias, tales como operaciones y otros, más las diversas facilidades que tienen (calles de rodajes, instalaciones para pasajeros, ayudas a la navegación, sistemas de iluminación de pista, entre otros), sumado a la cantidad de pasajeros que los utilizan anualmente (lo que también está relacionado al tipo y peso de las aeronaves que en ellos operan).

Asimismo, la Autoridad Aeronáutica podrá alterar la clasificación de los aeródromos y aeropuertos, en consideración a modificaciones en las instalaciones y servicios de infraestructura, que se pueda agregar o reducir en un determinado terminal aéreo.

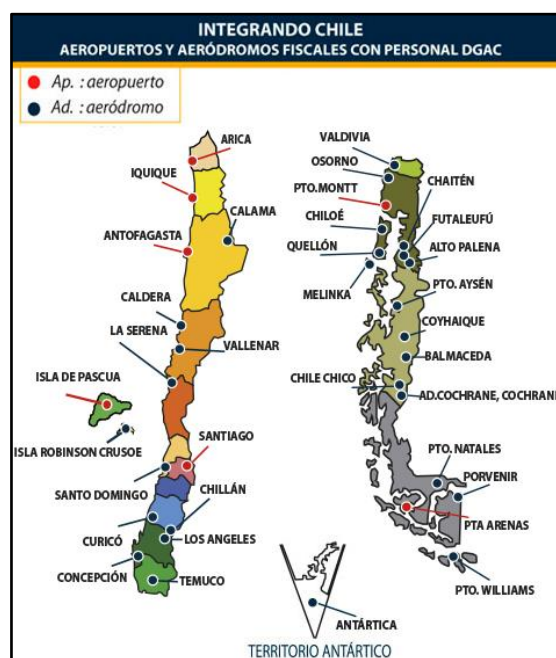


Figura N° 1: Aeródromos que cuentan con personal aeronáutico DGAC, como parte de la red nacional primaria y secundaria. Fuente: www.dgac.gob.cl

Sistema de Financiamiento de la DGAC.

La DGAC, como parte integrante del Sistema Aeronáutico Nacional (SAN) se financia a través de la recaudación de los *derechos de embarque* que pagan los pasajeros, de las *tasas aeronáuticas* que pagan las líneas aéreas y por las *concesiones aeronáuticas* que administra la DGAC. Estos ingresos se reinvierten en el propio SAN, es decir, sirven para financiar e invertir en toda la red de aeródromos y aeropuertos del país, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 16.752, Orgánica y de Funcionamiento de la DGAC y para retribuir la inversión efectuada por las empresas privadas en los terminales aéreos, producto de la aplicación de la Política de Concesiones.

Cabe destacar que a raíz de la aplicación del sistema de Concesiones Aeroportuarias y conforme a la legislación vigente, los cobros que se derivan de la aplicación de la normativa referente a los derechos de embarque y las tasas aeronáuticas son captadas por la DGAC y luego traspasadas a los diferentes concesionarios, en los valores consignados en cada contrato. Últimamente, el modelo económico aplicado en las últimas Bases de Licitación ha sido modificado (Aeropuertos de Santiago, Concepción e Iquique), recibiendo la sociedad concesionaria parte de los recursos financieros generados por la explotación de los servicios (excepto los que se generan por tasas aeronáuticas) que se producen en esos terminales aéreos. En

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 29 -2017

el caso particular de AMB, el Estado de Chile (representado por la DGAC) percibe el 77,56 % de los ingresos obtenidos en este aeropuerto, quedando el 22,44% para la Sociedad Concesionaria "Nuevo Pudahuel".



Figura N° 2: Desglose los ingresos operacionales que percibe la DGAC, conforme a la legislación vigente. Fuente: DGAC.

Otro aspecto a destacar, es que la DGAC no recibe presupuesto proveniente de las arcas fiscales. Los ingresos considerados para el presupuesto anual de la DGAC corresponden a los que se perciben por la aplicación de la normativa señalada en el DAR 50. No obstante, la Ley de Presupuesto anual autoriza el gasto, destinado a su operación y funcionamiento.

¿Cuáles son los principales cobros que se encuentran vigentes?

La aplicación de los Derechos de Embarque y de las Tasas Aeronáuticas corresponde a los que a continuación se indican:

- El Derecho de Embarque Internacional es de US\$ 30, cuando los pasajeros vuelan a destinos situados a más de 500 km desde el puerto de embarque. Cuando la distancia es menor el valor se reduce a US\$ 12.
- El Derecho de Embarque Nacional en aeródromos considerados de primera categoría es de \$ 7.406 y en los otros, de \$5.646. Esta cifra puede llegar incluso a \$ 2.295, cuando el destino se encuentra a menos de 270 km.
- Las Tasas Aeronáuticas se encuentran tipificadas en el DAR 50 y sus valores pueden ser verificados en www.dgac.gob.cl, por cuanto son de variada índole y diferente cuantía.

Cabe señalar que el costo del Derecho de Embarque Internacional, no ha sido modificado en los últimos 11 años.

Importancia de contar con un sistema de financiamiento sólido.

La seguridad de la aviación civil constituye una meta permanente de la autoridad aeronáutica. Los esfuerzos por mejorar cada uno de los subsistemas que la conforman requieren de una constante y permanente planificación estratégica, destinada a visualizar, entre otros cometidos, los procesos de adquisición y mantención del costoso equipamiento requerido para la protección del vuelo.

En este orden de ideas, La DGAC, en su calidad de Autoridad Aeronáutica del país, debe velar por el correcto funcionamiento de la aviación civil y comercial, contando con las herramientas legales para ejecutar su misión, la cual le otorga deberes y responsabilidades frente al quehacer aeronáutico. En este marco de acción se agregan las dotaciones aeronáuticas, imprescindibles para atender la red nacional de aeródromos y aeropuertos, en todas sus funciones de control y fiscalización.

Es preciso recordar que nuestro país, como signatario del Convenio de Chicago que dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), aceptó cubrir una zona de control de más de 32 millones de Km², una de las áreas más extensas de control del mundo. Además, se agrega la responsabilidad que asume el Estado de Chile

en materias de Búsqueda y Salvamento (SAR, por su sigla en inglés), asignada a la Fuerza Aérea de Chile. El significado de este enorme esfuerzo se traduce no tan sólo en contar con equipamiento institucional adecuado sino que también con los medios aéreos capaces de cubrir el área asignada, comunicaciones redundantes, antenas satelitales y sus derivados, todos ellos destinados a la ubicación oportuna de una aeronave en emergencia.



Figura N° 3: Área de responsabilidad de control aeronáutico y de Búsqueda y Salvamento de la FACH, de 32 millones de Km². Fuente: www.dgac.gob.cl

El prestigio alcanzado por la DGAC a nivel regional y mundial corresponde al reflejo de la capacidad profesional de sus integrantes y los altos estándares de seguridad operacional exigidos a los operadores nacionales y extranjeros. Chile está libre de accidentes de aviación de transporte público en los últimos 25 años.

Algunas reflexiones.

La aviación comercial en Chile ha crecido de manera exponencial en las últimas décadas, factor que ha permitido que muchos connacionales hagan uso del modo aéreo como parte de su rutina de transporte. En este sentido, uno de los elementos claves del incremento de esta modalidad ha sido el menor costo de los pasajes aéreos, fenómeno asociado a la competencia existente en este mercado. Basta recordar que en el año 2016 hubo más de 17 millones de pasajeros embarcados y este ritmo ha continuado en ascenso. Se espera que para el 2020 tengamos cerca de 30 millones de pasajeros.

Se aprecia que efectivamente hay una mayor cantidad de personas utilizando el modo aéreo, pero este crecimiento es directamente proporcional a la inversión en diversas áreas del quehacer aeronáutico, para dar respuesta satisfactoria a la mayor demanda. Lo anterior, significa en pocas palabras, mayor inversión en infraestructura, tecnología y seguridad no tan sólo en los terminales concesionados sino que en toda la red de aeropuertos del país.

Reducir los Derechos de Embarque y las Tasas Aeronáuticas no parece ser, necesariamente, una solución razonable frente al desarrollo aeronáutico nacional, dado que la seguridad de los pasajeros y del espacio aéreo a controlar no puede ser considerada como una variable o factor económico.

Adaptaciones y análisis derivados de información abierta de la DGAC, del Reglamento DAR 50 y sus actualizaciones. También antecedentes y experiencia del autor en esta materia, como también a otras variadas fuentes relacionadas con el tema en comento. JAP