

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A20-NE/08  
10/10/12

### XX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Brasilia, Brasil, 5 al 8 de noviembre de 2012)

#### Cuestión 8 del Orden del Día:

#### Proyectos de Decisión y Revocatoria

- **Resolución A20-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”**

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

#### **Antecedentes**

1. Durante la Vigésimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/27, San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011), se presentó la NE CLAC/GEPEJTA/27-NE/03 en la cual se sometió a consideración de los Expertos el proyecto de modificación de la Resolución A18-05 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”, recordando que la meta de gestión de esta tarea alude a **“Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del precio del combustible de aviación”**.

2. Durante el debate, el Grupo de Expertos consideró que en esa reunión no se podía tomar una decisión final y resolvió tratar este tema en la próxima reunión del GEPEJTA, de tal forma que los expertos tengan el tiempo suficiente para analizar con profundidad las modificaciones propuestas, enviando sus comentarios a la Secretaría a más tardar el 1 de diciembre de 2011, a efectos de que Colombia, en su calidad de Punto Focal, presente el documento final en la próxima reunión del GEPEJTA.

3. Posteriormente, la Secretaría circuló el proyecto de enmienda, habiéndose recibido la respuesta de siete (7) Estados: Brasil, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. Así mismo, al revisar el informe del GEPEJTA/27, en lo referente a este punto, se encontraron las sugerencias realizadas por Argentina y la Secretaría. Argentina consideraba que el segundo párrafo de la parte resolutive debería no solamente alentar a las autoridades aeronáuticas, sino tratar en lo posible de tomar una determinación que sea vinculante pues de no ser así se correría el riesgo que la resolución no se aplique. Frente a esta sugerencia, Colombia consideró que, al no ser vinculantes las resoluciones de la CLAC, es potestativo de cada Estado la asunción de este compromiso, bien sea a través de esta directriz o incorporándolo en su normatividad interna. Por su

parte, la Secretaría proponía que se cite el título correspondiente del documento OACI y no sólo su número.

4. Todas las sugerencias anteriores se plasmaron en el proyecto de resolución que se presentó a en el GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012), el mismo que posteriormente fue acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo en su LXXXII Reunión (Guayaquil, Ecuador, el 7 y 8 de agosto de 2012).

#### **Medidas propuestas a la Asamblea**

5. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar el Proyecto de Resolución que se acompaña como **Adjunto** a la presente nota.

## RESOLUCIÓN A20-5

### MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO la volatilidad del precio del combustible, como una causa importante de la reducción de la rentabilidad de las empresas, al ser uno de los rubros más significativos en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible afectando directamente los costos del vuelo, que son trasladados a los pasajeros influenciando directamente el crecimiento del transporte aéreo regional y continental;

CONSIDERANDO que en la región, el precio de combustible es un factor que se constituye en una limitante para la competitividad de las aerolíneas estimándose este promedio para Latinoamérica en el 37% de los costos operacionales de una aerolínea, cerca de 14% más alto que el promedio de precios mundial; y,

CONSIDERANDO que la industria ha implementado medidas frente al alza del precio de combustible tales como: anuncios de recortes de capacidad, el desarrollo de nuevas tasas, incremento del precio del billete, lo cual puede reducir el ritmo de crecimiento del sector, e incluso llegar a contraer la demanda.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar, con las autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la promoción de políticas públicas de precios para los combustibles de aviación que reflejen las mejores prácticas internacionales.
2. Alentar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 relativo a los “Criterios de la OACI Sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional”, la Resolución A37-20 sobre la “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo” (Documento 9958 “Resoluciones Vigentes de la Asamblea de la OACI”), así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
3. Promover en los Estados miembros la implementación de medidas que contribuyan a mitigar el constante aumento del precio de combustible tales como:
  - a) Desarrollar procedimientos y tecnologías mundiales de navegación basada en la performance (PBN), en observancia de las directrices previstas en El Manual sobre Navegación Basada en la Performance (Doc. 9613) de la OACI y considerando que este sistema permite volar de una forma más eficiente, lo cual a su vez garantiza mayor seguridad en la operación, ahorro de combustible, disminución de tiempos de vuelo, reducción en la emanación de gases CO<sub>2</sub> a la atmósfera y contaminación auditiva durante los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos.
  - b) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio de viabilidad económica sobre combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más ecológicos y menos onerosos que los tradicionales.

- c) Coadyuvar con la industria para fomentar el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles para el desarrollo sostenible del sector de aviación, en la medida en que se cumplan los requisitos técnicos, incluidos los aspectos de seguridad operacional y los criterios de sostenibilidad.
  - d) Instar a los Estados miembros a fortalecer las plantas de controladores aéreos cuando se requiera, adecuándolas al crecimiento del tráfico aéreo y evitando generar ineficiencias.
  - e) Exhortar a los Estados miembros para que la infraestructura de navegación proporcione una cobertura adecuada, atendiendo el continuo crecimiento del tránsito aéreo, obteniendo un nivel de infraestructura avanzado, especializado y competitivo que satisfaga las expectativas de los usuarios en términos de mayor flexibilidad operacional, puntualidad y reducción de costes a los operadores.
  - f) Alentar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desgravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
  - g) Instar a las autoridades aeronáuticas para que los Estados con economías emergentes donde la producción de aeronaves es inexistente, eviten gravar la adquisición de flota de última tecnología, a fin de estimular la renovación de la misma.
5. Exhortar a los Estados miembros a facilitar el abastecimiento de combustible, sobre todo en zonas aisladas, alejadas o de difícil acceso, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios para acceder a esas poblaciones.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A18-05.***