



CLAC/CE/96V-NE/03  
20/10/21

**XCVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO**  
(Reunión virtual, 28 de octubre de 2021)

**Cuestión 5 del**

**Orden del Día:** Proyectos de decisiones para la Asamblea Ordinaria de la CLAC.

**Proyectos de Decisión**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

**Antecedentes**

1. La Resolución A22-17 de la CLAC establece los métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la Comisión. Esta Resolución fue emitida teniendo en cuenta la experiencia de la Comisión en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones), para establecer el proceso que se debe seguir en su elaboración.
2. La crisis de orden multidimensional provocada por la Pandemia del COVID-19, ha golpeado fuertemente al sector del transporte aéreo y resulta necesario prepararse para la reactivación progresiva del sector.
3. La crisis también ha permitido proyectar una mejor vuelta de la aviación civil, y temas emergentes de medio ambiente como es el caso de la utilización de combustibles de la aviación sostenibles (SAF), han sido parte de esta reflexión.

**Desarrollo**

4. En las reuniones del GEPEJTA, la Macrotarea de Transporte y Políticas Aérea, recibieron notas de estudios, relacionadas con proponer a los Estados tomar medidas, para ayudar a la industria de la aviación en respuesta a la crisis del COVID-19, considerando a su vez la protección de los consumidores de la industria del transporte aéreo.
5. Por otro lado, el GEPEJTA liderado por la Macrotarea de Medio Ambiente, conoció y deliberó sobre notas de estudio, donde entre otros temas, se propuso solicitar a los Estados medidas

para estimular el desarrollo de un marco normativo pertinente, con el fin de impulsar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF).

6. Teniendo en cuenta lo expuesto, después de las deliberaciones de los delegados, el GEPEJTA durante sus reuniones acordó la constitución de Grupos de trabajo que se encarguen de la redacción de las decisiones siguientes:

- Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región como consecuencia de la crisis del COVID-19 (**Adjunto 1**).
- Orientación para el desarrollo normativo como la Macrotarea de Medio Ambiente en la región con el fin de impulsar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) (**Adjunto 2**).

7. Ambos proyectos de resolución, han estado a disposición de los Estados en la zona miembros de la página web de la CLAC.

### **Conclusión**

8. Considerando el trabajo desarrollado por el GEPEJTA, el detalle de los acuerdos alcanzados como producto de este proceso, las decisiones indicadas en el párrafo anterior y según el procedimiento establecido, la Secretaría somete a consideración del Comité Ejecutivo la presente nota para revisión y ulterior presentación de los Proyectos de Decisión a la XXIV Asamblea Ordinaria de la CLAC.

### **Medidas propuestas**

9. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar la nota de estudio y acoger favorablemente las acciones propuestas.

**Proyecto de Resolución A24 – XX****Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región  
como consecuencia de la crisis del COVID-19.**

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por finalidad incentivar y apoyar la coordinación y la cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo del transporte aéreo;

CONSIDERANDO la importancia del transporte aéreo para el desarrollo económico y social de la región, a fin de proporcionar el flujo de pasajeros a negocios y a turismo, además de la integración entre las naciones;

CONSIDERANDO el hecho que los pasajeros pueden beneficiarse de un sector de transporte aéreo competitivo, que incentiva y ofrece más posibilidades de servicios a los pasajeros;

CONSIDERANDO que el cierre de fronteras adoptado por los gobiernos para controlar la pandemia del COVID-19 en la región ha perjudicado no solo la operación de las aerolíneas sino también a los pasajeros que sufrieron cancelaciones de vuelo;

CONSIDERANDO que la CLAC debe propender a la viabilidad y sostenibilidad del transporte aéreo de la región, así como de su desarrollo en beneficio de los países;

CONSIDERANDO la necesidad de apoyar a la industria aérea a nivel regulatorio en este difícil momento, generando herramientas que permitan ayudar en la sostenibilidad de la industria, que a largo plazo se verá reflejado en una amplia oferta de servicios para el pasajero, que se traduce en mejores tarifas, más variedad y mayor calidad del servicio.

CONSIDERANDO los principios contenidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional y las recomendaciones entregadas por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), tendientes a adoptar medidas económicas y financieras de apoyo a la industria de manera extraordinaria y temporal, general y no discriminatoria, protegiendo la competencia leal y evitando distorsionar los mercados aéreos.

**LA XXIV ASAMBLEA DE LA CLAC****RESUELVE**

Instar a los Estados miembros a considerar aplicar las siguientes medidas o alguna de ellas, ya sea directamente por las autoridades aeronáuticas o para ser propuestas a otras autoridades competentes, con el fin de apoyar la asequibilidad del transporte aéreo, el turismo y la reactivación de la industria en general, en beneficio de los pasajeros aéreos.

### Medidas de apoyo al sector aéreo comercial

- 1. Extensión o creación de las exenciones o suspensiones temporales de pago de cargos y tasas u otros cobros relacionados con el servicio:** Las exenciones o suspensiones temporales de estos cargos reducen los costos de los vuelos para las aerolíneas y de viaje para los pasajeros. Algunos ejemplos a los que se pueden aplicar estas exenciones o suspensiones son: tarifas de navegación aérea, tarifas de aeropuertos y tarifas de concesión, tarifas de visa y tarifas de prueba de COVID-19, entre otras.
- 2. Subsidios en rutas aéreas específicas:** Subsidios para la operación de vuelos específicos a destinos locales/regionales que permiten la conectividad de comunidades aisladas, geopolíticamente relevantes o con necesidad de impulso al turismo. Este tipo de iniciativa sirve para mantener los viajes y el comercio esenciales en lugares donde no es comercialmente viable o donde haya obligaciones públicas de servicio específicas.
- 3. Incentivos por vuelos o sillal:** Mientras los factores de ocupación o los rendimientos de las aerolíneas se mantengan bajos, los incentivos financieros de los Estados en forma de compensación por la realización de vuelos en operación o asientos pueden ser esenciales para mantener vuelos o rutas de relevancia para los Estados.
- 4. Facilidades para el otorgamiento de vuelos chárter:** Los Estados ponderarán el otorgamiento de facilidades para la realización de vuelos chárter, o no regulares, en base a la reciprocidad o la cortesía, durante el periodo que dure la pandemia, a los fines de estimular la sostenibilidad del transporte aéreo.
- 5. Incentivos al turismo:** Promover programas que apoyen y otorguen facilidades a vuelos, alojamiento o paquetes de turismo receptivo. Estas ayudas pueden venir en forma de vouchers para pasajeros o representados en un porcentaje del reembolso en efectivo sobre los costos generales del viaje. Además, pueden tener una contribución máxima de los Estados o un límite cuando se supere un gasto específico por parte del consumidor.
- 6. Compra adelantada de tiquetes por parte del Estado:** Esquema mediante el cual se impulsan los viajes a través de la compra anticipada de boletos de avión por parte de los Estados. Estos boletos adquiridos con anticipación pueden usarse para viajes de trabajo futuros de los funcionarios de los gobiernos, con el fin de obtener eficiencias y ahorros, para la administración respectiva.
- 7. Carga tributaria del sector:** Resulta necesario apoyar cualquier medida que permita eliminar, suspender o reducir la alta carga tributaria que impacta hoy en día la aviación en la región. Algunos ejemplos de impuestos a los que se pueden aplicar estas exenciones o suspensiones son: impuestos sobre pasajes aéreos, impuestos sobre ventas y combustible, entre otras.

**8. Aplicación de las medidas:** La eventual aplicación de estas medidas por parte de los Estados deberá hacerse en condiciones de igualdad y transparencia, y deberá tener en consideración al menos los siguientes aspectos:

- a) El cumplimiento de lo dispuesto en los convenios bilaterales o multilaterales de servicios aéreos vigentes.
- b) La observancia de los contratos de concesión o de explotación aeroportuaria en vigor.
- c) El respeto a los principios de libre y equitativa competencia entre las aerolíneas, evitando introducir distorsiones en el mercado.
- d) Evitar la introducción de mayores costos de transacción y burocracia para los usuarios.
- e) El tamaño de las empresas y su estructura de costos e ingresos, de manera que no sean sobredimensionadas ni generen incentivos que las compañías no estén en condiciones de absorber.

## **Proyecto de Recomendación A24-XX**

### **Orientación para el desarrollo normativo en la región con el fin de impulsar el uso de Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF)**

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por finalidad incentivar y apoyar la coordinación y la cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que desde 2009, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha alentado a los Estados miembros a fomentar y armonizar iniciativas que promuevan la producción de combustibles de aviación sostenibles (en adelante SAF, por su sigla en inglés).

CONSIDERANDO que la Asamblea de la OACI, en su Resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr las metas mundiales a las que aspira la OACI;

CONSIDERANDO que la Asamblea de la OACI, en su Resolución A40-18, ha reconocido que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

CONSIDERANDO que la Asamblea de la OACI, en su Resolución A40-18, ha reconocido la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

#### **LA XXIV ASAMBLEA DE LA CLAC**

RESUELVE aprobar las siguientes recomendaciones para la creación de una política regional en la creación de incentivos para programas de desarrollo y uso de SAF en la aviación comercial y no comercial. Dichas políticas pueden ser aplicadas directamente por las Autoridades Aeronáuticas o lideradas por éstas, para que la entidad competente dentro de las estructuras de los Estados las asuma.

#### **Políticas de incentivos a la producción y uso de combustibles de aviación sostenibles - SAF.**

Instar a los Estados miembros para que consideren la creación de políticas que incentiven la producción y el uso de los SAF. Tales políticas podrían incluir, entre otras medidas:

**Adjunto 2**

- Incentivar programas de producción de SAF, a través, por ejemplo, de garantías de préstamos o de subvenciones de capital.
- Apoyar la investigación y desarrollo de la cadena de suministro en la producción del SAF para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados y de la aviación.
- Brindar, por lo menos, las mismas oportunidades al combustible sostenible de aviación) para acceder a los incentivos públicos otorgados otros sectores en el uso de fuentes renovables de energías, por ejemplo, el uso en otros modos de transporte de bio combustibles.
- Crear un marco normativo adecuado para acelerar las inversiones necesarias, que permitan la puesta en marcha de las instalaciones e infraestructura de producción de SAF y proteja la confianza de los inversionistas y el medio ambiente.