



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/28-NE/10
05/03/12

**VIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/28)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea.

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

**Actualización Resolución A18-5 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 Colombia - Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

Antecedentes

1. Durante la VIGÉSIMO SEPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/27), celebrada en la Ciudad de San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011 se presentó la nota de estudio 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 considero que en esta 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. La Secretaría de la Comisión circulo el proyecto de enmienda y a la fecha a través de este canal se han recibido 7 respuestas:

PAÍS	RESPUESTA
Brasil	No tiene comentarios respecto a la propuesta presentada por Colombia
Chile	Suministra una explicación de cómo la DGAC cobra a los distribuidores de combustibles un derecho aeronáutico y los ingresos provenientes de estos derechos corresponden al 3% del total de ingresos anuales de la DGAC. Adicional el combustible de aviación está gravado con el IVA del 19%.
Guatemala	Modificar la redacción del primer considerando para no ser redundante en el término "Importante. En términos generales se encuentran de acuerdo con la modificación propuesta. Sugiere una revisión del párrafo f) del citado proyecto que señala el término desagravar y lo apropiado es desgravar.
Paraguay	El precio del combustible no está bajo el control de la autoridad Aeronáutica Civil Paraguaya, se han hecho las consultas a los organismos pertinentes. La Dinac ha requerido la inclusión del tema en la Agenda de la Comisión Interinstitucional, a fin de analizar los estudios correspondientes.
Perú	Remite una sugerencia para que la misma sea considerada específicamente como punto 5 del proyecto de resolución que modifica la Res. A18-05 y que reza: "Promover en los Estados miembros la disponibilidad y el aseguramiento de la provisión del servicio de abastecimiento de combustible, ya sea por parte del sector privado o mediante un rol subsidiario, sobre todo en zonas aisladas, alejadas, o de difícil geografía, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios de transporte que dan acceso a la población, integrándolos al territorio nacional. La falta de abastecimiento de combustible encarece el producto y lo hace más oneroso dificultando su alcance a las poblaciones que más lo necesitan"
República Dominicana	Sugiere las siguiente modificaciones: <u>Respecto al título del Proyecto:</u> "Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas en la región" <u>Referente al párrafo No. 1 del Proyecto sugiere</u>

	<p><u>acotarlo de:</u></p> <p>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, y solicitar a través de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a las autoridades de los sectores competentes.</p> <p><u>En cuanto al literal b) del numeral 4:</u></p> <p>Debemos recordar que el uso de tierras y alimentos para la producción de combustibles alternativos, para otros usos diferentes al de la alimentación de la población mundial, es un tema sobre el cual se debate su conveniencia o no, debido a la presión inflacionaria que ejerce sobre los precios de los alimentos, aspecto este que la responsabilidad social de la aviación civil debe ponderar.</p> <p>El párrafo por tanto debe ser redactado de la siguiente forma:</p> <p>Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio y consecuencias de los combustibles alternativos, en la aviación civil comercial de la región.</p>
Venezuela	<p>“..luego de analizar la referida Resolución A18-5 se concluyó que la misma esta en concordancia con las políticas llevadas adelante por la Autoridad Aeronáutica (INAC), a fin de coordinar con los demás entes de la administración pública nacional la necesidad de establecer descuentos sobre el precio del combustible en la aviación comercial de pasajeros, que permitan a las empresas de transporte aéreo prestar el servicio de una manera segura, ordenada y eficiente.</p> <p>Actualmente los transportistas aéreos prestadores de servicios públicos de Transporte Aéreo de pasajeros a nivel nacional disfrutaban de un descuento del veinte (20%) sobre el precio de combustible de aviación, implementado por el Estado venezolano a través del Ministerio del Poder Popular para la Energía y Petróleo (MPPEP) a partir del 11 de abril de 2011, el cual</p>

	ha contribuido a minimizar el impacto del combustible sobre los costos de las aerolíneas, y en las tarifas aéreas; y asimismo, ha permitido potenciar la actividad económica, social y turística de la República Bolivariana de Venezuela...”
--	---

4. 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 considera 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 considera 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.

5. Por su parte la Secretaría, propone que se cite el título correspondiente del documento OACI y no solo su número. Todas las anteriores se plasman y evidencian en el proyecto de resolución que se presenta a consideración.

6. En virtud del compromiso que nos asiste como coordinadores de la Macro Tarea de Transporte y Política Aérea y, acatando el mandato del GEPEJTA, se realizó la revisión de la Resolución en referencia, incorporando los diversos comentarios al proyecto de enmienda (**Adjunto**).

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

7. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Analizar la información presentada.
- b) Intercambiar criterios y pronunciarse respecto a los comentarios y sugerencias incorporadas en el texto del 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”, a fin de consensuar un texto definitiva del proyecto de resolución, el cual deberá presentarse al Comité Ejecutivo para su aprobación y posterior envío a la Asamblea.

RESOLUCIÓN A20-XX
MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE
DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS
EN LA REGIÓN (PROPUESTA REP. DOMINICANA)

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 (PROPUESTA GUATEMALA) 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.

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, (LA SUGERENCIA DE REP. DOMINICANA ES ELIMINAR ESTE APARTADO)

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, y solicitar a través de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a las autoridades de los sectores competentes. (TEXTO PROPUESTO POR REPÚBLICA DOMINICANA)

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 Criterios de la OACI Sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional (SECRETARIA CLAC), la Resolución A37-20 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), (SECRETARIA CLAC) así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional

(TRASLADO DE LUGAR PASA A LA ÚLTIMA PARTE DEL PARRAFO 4, LITERAL G. SUGERENCIA SECRETARIA CLAC)

4. 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 CO₂ 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 combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más económicos y ecológicos que los tradicionales.

Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio y consecuencias de los combustibles alternativos, en la aviación civil comercial de la región. (PROPUESTA REP. DOMINICANA)

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 (AJUSTE DE REDACCIÓN SUGERIDO POR POR GUATEMALA) 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. (SUGERENCIA DE LA SECRETARIA DE LA CLAC)

5. Promover en los Estados miembros la disponibilidad y el aseguramiento de la provisión del servicio de abastecimiento de combustible, ya sea por parte del sector privado o mediante un rol subsidiario, sobre todo en zonas aisladas, alejadas, o de difícil geografía, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios de transporte que dan acceso a la población, integrándolos al territorio nacional. La falta de abastecimiento de combustible encarece el producto y lo hace más oneroso dificultando su alcance a las poblaciones que más lo necesitan a la fecha no se cuentan con servicios efectivos.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A18-

RESOLUCIÓN A20-XX

**MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE
DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS
DE EN LA REGIÓN (PROPUESTA REP. DOMINICANA)**

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 ~~importantes~~ significativos (PROPUESTA GUATEMALA) 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.

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, ~~asegurando que la política está en línea con la evolución de los precios internacionales y que no se incrementen artificialmente los precios basados en paridad de importación, considerando siempre la matriz energética del país.~~ (LA SUGERENCIA DE REP. DOMINICANA ES ELIMINAR ESTE APARTADO)

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, y solicitar a través de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a las autoridades de los sectores competentes. (TEXTO PROPUESTO POR REPÚBLICA DOMINICANA)

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 Criterios de la OACI Sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional, (SECRETARIA CLAC), —la Resolución A37-20 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), (SECRETARIA CLAC) así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3. ~~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.~~ (TRASLADO DE LUGAR PASA A LA ÚLTIMA PARTE DEL PARRAFO 4, LITERAL G. SUGERENCIA SECRETARIA CLAC)

4. 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 CO₂ 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 combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más económicos y ecológicos que los tradicionales.
- c) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio y consecuencias de los combustibles alternativos, en la aviación civil comercial de la región. (PROPUESTA REP. DOMINICANA)
- b)d) 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.
- e)e) 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)f) 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.
- g) Alentar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desagravar (AJUSTE DE REDACCIÓN SUGERIDO POR POR GUATEMALA) el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
- h) 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. (SUGERENCIA DE LA SECRETARIA DE LA CLAC).

5. Promover en los Estados miembros la disponibilidad y el aseguramiento de la provisión del servicio de abastecimiento de combustible, ya sea por parte del sector privado o mediante un rol subsidiario, sobre todo en zonas aisladas, alejadas, o de difícil geografía, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios de transporte que dan acceso a la población, integrándolos al territorio nacional. La falta de abastecimiento de combustible encarece el producto y lo hace más oneroso dificultando su alcance a las poblaciones que más lo necesitan a la fecha no se cuentan con servicios efectivos.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A18-