



CLAC/A24-NE/05
11/03/22

XXIV ASAMBLEA ORDINARIA
(Montevideo, Uruguay, 23 al 25 de marzo de 2022)

Cuestión 8 del
Orden del Día: Proyectos de Decisión y Revocatoria

Proyectos de Decisión

(Nota presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. La Resolución A16-11 sobre “Métodos y procedimiento para la elaboración, puesta en vigencia, derogación o enmienda de las decisiones de la CLAC”, entre otros asuntos, establece que le corresponde al Comité Ejecutivo coordinar y dirigir el Programa de trabajo establecido por la Asamblea, con el apoyo de grupos de trabajo o de expertos, cuando sea necesario.
2. La XXIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (La Habana, Cuba, noviembre 2018), aprobó el Plan Estratégico para el bienio 2019-2020, en el mismo que se detallaron las macrotareas y tareas a desarrollar en materia de Transporte y política aérea, Gestión aeroportuaria, Capacitación, Medio ambiente, Seguridad operacional y Seguridad de la aviación y Facilitación (AVSEC/FAL). Adicionalmente, en la III Asamblea Extraordinaria (Brasil, setiembre 2019), se aprobó el Plan Estratégico 2020-2030 para la CLAC.
3. Para el desarrollo de sus tareas los Grupos de Expertos de la Comisión, tuvieron reuniones presenciales durante el año 2019, que posteriormente se convirtieron en reuniones virtuales durante los años 2020 y 2021, por causa de la pandemia del COVID.
4. Como producto del trabajo desarrollado en parte de este periodo se elaboraron los Proyectos de decisión siguientes:
 - Proyecto de Resolución A24-1 “Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región como consecuencia de la crisis del COVID-19”
(Adjunto 1);

- Proyecto de Resolución A24-3 “Orientación para el desarrollo normativo en la región con el fin de impulsar el uso de Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF)” (**Adjunto 2**); y
- Proyecto de Resolución A24-5 “Preparación, coordinación y seguimiento de la CLAC en Asambleas, Conferencias mundiales y otras reuniones relevantes de la OACI” (**Adjunto 3**).

5. Los Proyectos de decisión fueron presentados por la Secretaría y puestos a consideración del Comité Ejecutivo en sus diferentes reuniones, siendo acogidos favorablemente para su ulterior aprobación por la presente Asamblea.

Medidas propuestas a la Asamblea

6. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar los Proyectos de Decisión que se acompañan.

Proyecto de Resolución A24-1**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 sillas:** 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.
 - f) El respeto a las políticas de cada Estado, evitando divergencias y procurando complementar de manera armónica dichas políticas.

Proyecto de Resolución A24-3**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, así como también el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad que se aprueben en el Consejo de la OACI.

Tales políticas podrían incluir, entre otras medidas:

- 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.
- 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 la integridad medio ambiental de tales combustibles.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A24-5

Preparación, coordinación y seguimiento de la CLAC en Asambleas, Conferencias mundiales y otras reuniones relevantes de la OACI.

CONSIDERANDO que el estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) contempla alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas de la aviación civil y tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

CONSIDERANDO que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene como órgano soberano la Asamblea, compuesta por todos los Estados miembros, y que se reúne convocada por el Consejo no menos de una vez cada tres años, para tomar decisiones en cuestiones relacionadas con sus facultades y funciones.

CONSIDERANDO que la OACI celebra con regularidad Conferencias mundiales y otras reuniones relevantes que requieren de la atención y participación de los Estados miembros orientadas a adoptar decisiones, en lo posible consensuadas, sobre asuntos relativos al adecuado desarrollo y progreso de la aviación civil internacional.

CONSIDERANDO que la CLAC en fechas previas a las Asambleas, Conferencias mundiales y otras reuniones relevantes, concuerda Notas de estudio y Notas informativas sobre asuntos de interés regional, que luego son compartidas con otros organismos internacionales y Estados a fin de conseguir apoyos recíprocos. Asimismo, procura realizar actividades de colaboración antes durante y después de las reuniones a fin de coordinar la participación, evaluar los resultados y dar seguimiento a los acuerdos alcanzados.

CONSIDERANDO que es necesario actualizar los mecanismos de colaboración de la Comisión, integrando el uso de nuevas tecnologías, asignando responsables, estableciendo formas de adopción de documentos para ser presentados de común acuerdo y generando seguimiento a las decisiones adoptados en el seno de la OACI.

LA XXIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE aprobar las siguientes directrices para la adopción de Notas de estudios y Notas informativas para ser presentadas a las reuniones de OACI a nombre o con apoyo de los Estados que integran la CLAC, y establecer un mecanismo de coordinación entre las delegaciones de los Estados que participen en las reuniones:

1. El mecanismo de coordinación entre los Estados miembros de la CLAC que participarán de Asambleas, Conferencias mundiales y reuniones de interés para la región organizadas por OACI, se divide en tres fases: previa al evento; durante al evento; y posterior al evento.

Fase 1, previa al evento.

2. En la fase previa al evento el Comité Ejecutivo designará un responsable que elabore una Guía de orientación, una vez que OACI dé a conocer el orden del día provisional y el programa o agenda del respectivo evento.

3. La Guía de orientación estará a disposición de los Estados en la página web miembros de la CLAC, tendrá las características de un documento en constante evolución; y en ella se indicarán los temas que deben ser especialmente atendidos por los Estados miembros y se recomendarán apoyos a otras Notas de estudio.

4. El Comité Ejecutivo designará a petición de parte a los responsables de la preparación de las Notas de estudio e informativas que serán presentadas utilizando el nombre de la CLAC. Sin perjuicio de lo anterior, cualquier Estado miembro puede proporcionar a la Comisión las Notas que haya preparado y solicitar el patrocinio de la CLAC.

5. La CLAC patrocinará las Notas de estudio o informativas correspondientes con el uso de alguna de las siguientes fórmulas que se proporcionan de manera ejemplar a continuación:

- En el caso de existir unanimidad en los Estados miembros,
 - a) Nota presentada por (nombre de el o los Estados respectivos) *a nombre de* (todos los Estados miembros de) la CLAC.
 - b) Nota presentada por (nombre de el o los Estados respectivos) *apoyada por* (todos los Estados miembros de) la CLAC.
- En el caso de apoyo de algunos Estados miembros;
 - c) Nota presentada por (nombre de el o los Estados respectivos) *apoyada por* (nombrar los Estados que apoyan) todos ellos miembros de la CLAC.
- En la hipótesis que la Nota se presente en conjunto con Estados que no son parte de la CLAC, u otras entidades internacionales;
 - d) Nota presentada por (nombre de el o los Estados respectivos o entidades internacionales) *apoyada por* (...) Estados miembros de la CLAC.

6. Las Notas de estudio o informativas “a nombre de la CLAC” se refieren a temas respecto de los cuales la Comisión ha debatido rigurosamente y ha alcanzado consenso para ser presentados a OACI. Las Notas “apoyadas por la CLAC” se refieren a temas que son abordados de manera general y aceptable por los Estados. Estas últimas también se refieren a políticas públicas específicas de algunos Estados, que, aunque no tienen la misma aplicación en otros Estados de la CLAC, estos pueden apoyarla.

7. Una vez elaboradas las Notas, los responsables las entregarán a la Secretaría indicando si se solicita que la Nota sea patrocinada “a nombre de la CLAC” o “apoyada por la CLAC”. Las notas a nombre de la CLAC requieren de un pronunciamiento expreso de los Estados. Respecto de las notas

con apoyo de la CLAC, la Secretaría, a la brevedad posible, pondrá las Notas a disposición de los Estados miembros para su análisis, estableciendo un plazo para su pronunciamiento el que no podrá ser menor a 14 días corridos o calendario. Excepcionalmente y de manera fundada la Secretaría podrá establecer un plazo menor para la aprobación. Vencido el plazo sin que ningún Estado manifieste su rechazo o propuesta de modificación de texto, la aprobación se producirá de forma tácita y se entenderá que cuenta con el patrocinio de todos los Estados miembros de la CLAC.

8. Los responsables de las Notas se encargarán de alcanzar acuerdos de redacción con otros Estados con el soporte de la Secretaría. En el caso que una Nota con la denominación “a nombre” de la Comisión no tenga consenso, podrá ser reformulada para transformarse en una nota susceptible de apoyo de la CLAC.

9. Las Notas de estudio aprobadas unánimemente se enviarán a otros organismos regionales con el fin de conseguir apoyos recíprocos. Asimismo, las Notas podrán ser compartidas con igual fin con Estados no miembros de la CLAC.

Fase 2, durante el evento.

10. Para cada evento de importancia para la coordinación regional, el Comité Ejecutivo por medio de la Secretaría citará a una Reunión de coordinación, su objetivo será el intercambio de opiniones e información, análisis de documentación, procurar el apoyo mutuo y revisión de los informes finales.

11. El Comité Ejecutivo designará los puntos focales que serán responsables de la relación de los temas de mayor relevancia para la región en las Reuniones de coordinación.

12. Las Reuniones de coordinación serán periódicas, podrán realizarse de manera virtual o presencial, tendrán como soporte el uso de las tecnologías disponibles para facilitar el intercambio en red y serán reguladas mediante directrices o términos de referencia (TdR) por el Comité Ejecutivo.

Fase 3, posterior al evento.

13. La Secretaría de la CLAC citará en una fecha posterior al evento a una reunión virtual a los puntos focales que participaron en el respectivo evento OACI, con el fin de realizar una evaluación de los resultados obtenidos y de dar seguimiento a los acuerdos alcanzados.

14. El seguimiento regular de la implementación por parte de los Estados de los acuerdos respectivos, será asignado a los responsables de las macrotareas de la CLAC y será informada al Comité Ejecutivo.