

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE/18
19/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

**Cuestión 2.5 del
Orden del Día:**

**Guía de Orientación - Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y
el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por
el GIACC (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009)**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, durante el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, septiembre de 2007) se reconoció la importancia de dicha Organización para que ejerza el liderazgo permanente en materia de aviación civil internacional, particularmente en lo concerniente a reducir las emisiones del material de vuelo como contribución al cambio climático mundial. En ese sentido, entre otras cosas, aprobó la Resolución A36-22 que contiene la “Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente” y decidió que convocar a la Reunión de la referencia, debiendo tener en cuenta la Décimo Quinta Conferencia de las partes (COP 15ª) de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

2. Para tal efecto, mediante comunicación M 12/4-09/37 de fecha 08 de mayo de 2009 (**Adjunto 1**), el Secretario General de la OACI convocó a los Estados miembros y Organismos internacionales a la Reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009).

3. El propósito del GIACC, integrado por altos funcionarios gubernamentales de las diferentes regiones del mundo (*Latinoamérica está representada por el Sr. Marcos Vinícius Pinta Gama, Asesor Especial de Aviación de la Secretaría General del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil y por el Sr. Gilberto López Meyer, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) de México*), es la elaboración de un Programa de acción consensuado sobre la aviación civil internacional y el cambio climático. Por tanto, el objetivo de la Reunión de alto nivel es el de revisar dicho Programa de acción y las recomendaciones que el Consejo de la OACI haga sobre el mismo, pues éste lo analizará en los 187° y 188° períodos de sesiones, con el propósito de presentar información adecuada a la Conferencia de las partes que se reunirá en Copenhague, en diciembre de 2009.

Informe de la Cuarta reunión del GIACC

4. La cuarta y última reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC/4) se celebró en Montreal del 25 al 27 de mayo de 2009. El informe se acompaña como **Adjunto 2** a la presente nota. Después de deliberar acerca de la nueva información proporcionada en la GIACC/4 y teniendo en cuenta la labor de las tres reuniones anteriores, el GIACC centró sus esfuerzos en la preparación de un Programa de acción (**Apéndice A del Adjunto 2**) que se acordó por consenso. Dicho Programa de acción recomienda a cada Estado preparar planes de acción adecuados a sus circunstancias teniendo como guía las metas a las que se aspira a escala mundial para las emisiones y recurriendo al apoyo de la OACI, según corresponda.

5. El Consejo de la OACI analizó el informe presentado y adoptó la decisión propuesta por los 15 Representantes en el Consejo de los Estados representados en el GIACC (*tomado del resumen de decisiones adoptado en la Decimocuarta sesión del 187° período del Consejo - Adjunto 3*):

- a) aceptó plenamente el Programa de acción (Adjunto A de la nota C-WP/13385) como medida positiva para limitar o reducir el impacto de la aviación en el clima;
- b) reafirmó la importancia crítica de abordar el cambio climático y, por ende, reconoció la necesidad de esforzarse para encontrar maneras y medios que permitan limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación civil internacional en el clima mundial;
- c) recalcó que los resultados del GIACC y esta decisión del Consejo no prejuzgarían el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- d) reconoció los principios y disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, y el hecho de que los países desarrollados tomaran la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- e) también reconoció los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;
- f) tomó nota de que, si bien no hubo consenso, algunos miembros del GIACC opinaban que en el Programa de acción no se abordaban los compromisos que figuran en el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto;

- g) dio instrucciones para que la Secretaría de la OACI elaborara aún más la primera tabla en la que figura el conjunto de medidas, y encargó que la Secretaría continuara preparando y actualizando, según sea necesario, orientaciones para los Estados con respecto a la adopción de estas medidas, que incluyen las relativas a la asistencia para los países en desarrollo, así como el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad;
- h) reconoció que sigue existiendo desacuerdo con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado en los distintos países. El Consejo se comprometió a establecer un proceso para elaborar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión de alto nivel y los resultados de la COP/15 de la CMNUCC, con miras a completar esta tarea con toda prontitud;
- i) alentó a los Estados a preparar planes de acción para formular el enfoque propuesto en cada Estado y registrar en la OACI los planes pertinentes;
- j) encargó a la Secretaría que preparara e implantara un mecanismo en virtud del Artículo 67 del Convenio para recopilar anualmente de los Estados los datos sobre tráfico y consumo de combustible;
- k) habría de explorar enfoques que permitieran proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación;
- l) encargó a la Secretaría que elaborara, por conducto del CAEP, una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves;
- m) dio instrucciones para que la Secretaría informara a la Asamblea cada tres años, por conducto del Consejo; y
- n) reconoció al GIACC, con agradecimiento, por la oportuna finalización de su labor, cumpliendo con ello el mandato que se le había asignado (A36-22 Apéndice K).

Guía de Orientación y Notas de Estudio e Informativas

6. Por otro lado, durante la reunión anterior del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), se presentó una Nota de estudio referida a la citada reunión de alto nivel, acordándose que, como en oportunidades anteriores, se analicen los temas a discutir y se elabore la “Guía de orientación”, de conformidad a la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las conferencias mundiales de la OACI” (**Adjunto 4**), con el objeto que los Estados miembros de la Comisión participen en dicha reunión con una posición común y consensuada, y se establezca la estrategia apropiada tanto a nivel interno como externo. De igual manera, se exhortó a los Estados a realizar las coordinaciones necesarias con sus autoridades ambientales a fin de buscar una posición común y así poder establecer la mejor opción sobre el tema y apuntar como región.

7. Para elaborar la “Guía de Orientación” y, a fin de establecer la posición que llevará la región Latinoamericana a la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, será necesario que el GEPEJTA, en la presente reunión, analice el Programa de acción propuesto por el

GIACC, así como lo acordado por el Consejo de la OACI sobre dicho Programa durante su 187° período de sesiones.

8. Asimismo, es conveniente que los Estados que vayan a presentar Notas de Estudio o Informativas en la reunión de alto nivel nos las hagan llegar para tenerlas en cuenta en la definición de posiciones y concretar acciones respecto a los temas que se discutirán en el transcurso de dicha reunión.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

9. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la información presentada, intercambiar puntos de vista y proporcionar a la Secretaría los lineamientos necesarios para elaborar la “Guía de orientación”.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6321

Ref.: M 12/4-09/37

8 de mayo de 2009

Asunto: Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009 (www.icao.int/Highlevel2009)

Tramitación: 1) completar y devolver el formulario de inscripción (Adjunto C) para el 31 de agosto de 2009; 2) presentar la documentación para el 26 de agosto de 2009; y 3) hacer pronto arreglos de alojamiento en hotel

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirle la presente para extender a su Gobierno/organización una invitación para participar en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, que se celebrará en la Sede de la OACI, en Montreal, del 7 al 9 de octubre de 2009. Se insta a todos los Estados contratantes de la OACI, así como a las organizaciones internacionales que figuran en la lista del Adjunto A, a asistir a la reunión.

Esta invitación está dirigida a funcionarios a nivel ministerial. A discreción de los Estados, en las delegaciones pueden figurar ministros de transporte (aviación), medio ambiente, y/o de otras carteras, y los asesores necesarios, de alto nivel, en el ámbito del medio ambiente, la aviación civil, etc. Las delegaciones deberían estar facultadas para formular declaraciones de política y, en la medida de lo posible, compromisos de carácter financiero. Asimismo, se está invitando a varias organizaciones internacionales que participan directamente en asuntos de aviación y/o medio ambiente, con el objeto de que puedan asistir en calidad de observadores, con el jefe de delegación, de preferencia a nivel de jefe ejecutivo y con facultad para contraer

S09-1662

compromisos en nombre de la organización que representa y de sus miembros. Se invita además, en calidad de observadores, a varias instituciones financieras, con miras a obtener su ayuda a efectos de identificar fuentes y canales que permitirían financiar mejores medidas de mitigación del cambio climático.

La necesidad de esta Reunión de alto nivel dimana de una resolución del 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, 18-28 de septiembre de 2007) en la que se reconoce la importancia fundamental de que la OACI ejerza un liderazgo permanente en la aviación civil internacional a la hora de limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial. Se recordará que en el Apéndice K — *Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático* de la Resolución A36-22: *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* se pidió que se convocara, oportunamente, una reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC), teniendo en cuenta la 15ª Conferencia de las partes (COP 15) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

Asimismo, se recordará que la OACI creó el GIACC en respuesta a lo solicitado en la citada Resolución y está integrado por un grupo de altos funcionarios gubernamentales, representantes de todas las regiones de la OACI, con el propósito de preparar y recomendar al Consejo un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basándose en el consenso, para que refleje la visión compartida y la firme voluntad de todos los Estados contratantes. La Reunión de alto nivel tiene como objetivo revisar el Programa de acción que recomienda el GIACC, cuyo examen por el Consejo está previsto durante su 187º período de sesiones.

El informe de la Reunión de alto nivel se centrará en conclusiones y recomendaciones que el Consejo de la OACI examinará durante su 188º período de sesiones, permitiendo así que la OACI proporcione información a la COP 15 que se celebrará en Copenhague, en diciembre de 2009.

Orden del día y aspectos de organización

El proyecto de orden del día de la reunión, que fue elaborado y aprobado por el Consejo de la OACI, figura en el Adjunto B.

Los idiomas de trabajo de la Reunión de alto nivel serán árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

Documentación

La documentación que su Gobierno/organización desee someter al examen de la reunión debería enviarse electrónicamente, en formato Microsoft Word, a la Sede de la OACI, Montreal (icaohq@icao.int, con una copia a envhlm@icao.int) tan pronto como sea posible, o como mínimo con seis semanas de anticipación a la apertura de la reunión (es decir, el **26 de agosto de 2009**). Esto asegurará su traducción y distribución electrónica oportuna para que pueda ser considerada plenamente por los participantes con anterioridad a la reunión. Es importante tomar nota de que se cumplirá rigurosamente la fecha límite para la presentación de la documentación y no se aceptará ninguna documentación después de dicha fecha límite.

Las notas de estudio deberían ser breves, orientadas hacia la acción, concretas y, además, deberían limitarse a cuatro páginas de texto nuevo, incluidos los apéndices. Como norma general, la Organización ya no traducirá las notas de estudio de más de cuatro páginas ni las notas de información. Las notas de estudio más extensas tendrán que presentarse como notas de información, únicamente en el idioma original o los idiomas originales. Si se considera que el tema de estas notas más largas es fundamental para la labor de la reunión, debería prepararse para la traducción un resumen que no exceda de cuatro páginas.

La documentación recibida de las organizaciones internacionales se distribuirá únicamente en el idioma o idiomas en que se presentaron. Asimismo, se le alienta a que, en la medida de lo posible, se presente la documentación en más de un idioma de la reunión (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso).

La documentación para la reunión se publicará en el sitio web público de la OACI (<http://www.icao.int/Highlevel2009>) en forma continua. Esta reunión se llevará a cabo utilizando la menor cantidad posible de papel y ninguna documentación que se haya publicado electrónicamente antes de la reunión se distribuirá en forma impresa.

Credenciales

La presentación de credenciales es un requisito para participar en la reunión. Las credenciales deberían estar firmadas en nombre del Estado o de la organización internacional correspondiente, por una persona debidamente autorizada para ello, y en las mismas se hará constar el nombre y el cargo de cada miembro de la delegación y se indicará la calidad en que va a actuar en la reunión (Estados contratantes: Delegado, Suplente, Asesor; Estados no contratantes y organizaciones internacionales: Observador). Las credenciales pueden enviarse con anticipación al Secretario General o depositarse, en el momento de la inscripción, ante el secretario de la reunión por intermedio del Coordinador de credenciales designado.

Inscripción y otros arreglos

Se alienta a todos los participantes a que se inscriban anticipadamente en línea. La información relacionada con la inscripción en línea para este evento y la información adicional sobre, entre otras cosas, los requisitos de visado, los hoteles con una ubicación conveniente y el calendario de la reunión se encuentra disponible en el sitio web de la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (www.icao.int/Highlevel2009). El centro de inscripciones funcionará en el Centro de conferencias de la OACI, ubicado en los locales de la Sede, el martes 6 de octubre de 2009 de 1300 a 1700 horas, el miércoles 7 de octubre de 2009 de 0730 a 1700 horas y diariamente el 8 y 9 de octubre de 2009 de las 0830 a las 1700 horas. En el momento de la inscripción se entregará a cada participante una tarjeta de identificación que deberá presentarse para tener acceso al Centro de conferencias y para obtener la documentación.

La Reunión de alto nivel comenzará puntualmente a las 0930 horas el miércoles 7 de octubre de 2009.

Le agradecería recibir la preinscripción en línea o el formulario de inscripción debidamente completado (Adjunto C) el 31 de agosto de 2009 a más tardar, de todos los participantes de su Estado/organización.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Taïeb Chérif
Secretario General

Adjuntos:

- A — Organizaciones internacionales invitadas en calidad de observadores
- B — Proyecto de orden del día de la reunión
- C — Formulario de inscripción

**ORGANIZACIONES INTERNACIONALES INVITADAS
EN CALIDAD DE OBSERVADORES**

AACO – Organización de Transportistas Aéreos Árabes
ACI – Asociación Cartográfica Internacional
ACI – Consejo Internacional de Aeropuertos
ACP – Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico
ACS – Asociación de Estados del Caribe
AEE – Agencia Espacial Europea
AESA – Agencia Europea de Seguridad Aérea
AFRAA – Asociación de Líneas Aéreas Africanas
AFTA – Zona de Libre Comercio de la ASEAN
AICA – Asociación Internacional de Charters Aéreos
AICFO – Asociación Internacional para las Ciencias Físicas del Océano
AIE – Agencia Internacional de Energía
AIF – Asociación Internacional de Fomento
AIT – Alianza Internacional del Turismo
AITAL – Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano
ALADA – Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial
ALAE – Asociación de Líneas Aéreas Europeas
APEC – Cooperación Económica Asia/Pacífico
ASEAN – Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
ASECNA – Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar
ASPA – Asociación de Líneas Aéreas del Pacífico Sur
BAD – Banco Asiático de Desarrollo
BAfD – Banco Africano de Desarrollo
BAG – Grupo del Acuerdo de Banjul
BCIE – Banco Centroamericano de Integración Económica
BDC – Banco de Desarrollo del Caribe
BEI – Banco Europeo de Inversiones
BERD – Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo
BID – Banco Interamericano de Desarrollo
BM – Banco Mundial
CAAC – Comisión Árabe de Aviación Civil
CAFAC – Comisión Africana de Aviación Civil
CANSO – Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil
CARICOM – Comunidad del Caribe
CCI – Cámara de Comercio Internacional
CCIR – Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones
CE – Comisión Europea
CE – Consejo de Europa
CEAC – Conferencia Europea de Aviación Civil
CEDEAO – Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
CEEAC – Comunidad Económica de los Estados de África Central
CEMAC – Comunidad Económica y Monetaria de África Central
CEPA – Comisión Económica para África
CEPALC – Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CEPE – Comisión Económica para Europa
CESPAO – Comisión Económica y Social para Asia Occidental
CESPAP – Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico

CI – Organización Internacional de Consumidores
 CLAC – Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
 CMNUCC – Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
 CNUDMI – Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
 COCESNA – Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
 COMESA – Mercado Común de África Oriental y Meridional
 EAC – Cooperación de África Oriental
 ELFAA – Asociación Europea de Aerolíneas de Bajo Coste
 ENRI – Instituto de Investigación en Navegación Electrónica
 EUROCAE - Organización europea para el equipamiento de la aviación civil
 EUROCONTROL - Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
 FAI – Federación Aeronáutica Internacional
 FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
 FED – Fondo Europeo de Desarrollo
 FIA – Federación Automovilística Internacional
 FIATA – Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados
 FIDA – Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola
 FMI – Fondo Monetario Internacional
 FSF – Fundación para la seguridad operacional de los vuelos
 Greenpeace International
 HAI - Helicopter Association International
 HccH – Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado
 IAASM – Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial
 IABA – Asociación internacional de intermediarios y agentes aéreos
 IAC – Comité Interestatal de Aviación
 IAIN – Asociación Internacional de Institutos de Navegación
 IAOPA – Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
 IASI – Instituto Interamericano de Estadística
 IATA – Asociación del Transporte Aéreo Internacional
 IBAC – Consejo internacional de aviación de negocios
 IBTA – Asociación internacional de viajes de negocios
 ICCAIA – Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales
 ICSA - International Coalition for Sustainable Aviation
 IDI – Instituto de Derecho Internacional
 IECC – Conferencia de transportistas expresos internacionales
 IFALPA – Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
 IFAPA – Fundación internacional de asociaciones de pasajeros aéreos
 IFATCA – Federación internacional de asociaciones de controladores de tránsito aéreo
 IFATSEA – Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo
 IFHA – Federación Internacional de Asociaciones de Helicópteros
 IFRAA – Federación Internacional de Asociaciones de Líneas Aéreas Regionales
 ILA – Asociación de Derecho Internacional
 IMSO – Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite
 IPCC – Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
 IsDB – Banco Islámico de Desarrollo
 ISI – Instituto Internacional de Estadística
 ISO – Organización Internacional de Normalización
 ITF – Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
 JAA – Autoridades Conjuntas de Aviación
 LEA – Liga de los Estados Árabes
 LMBC – Comité de Corredores de Seguros del Mercado de Londres

NASA – Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio
 OCDE – Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
 OEA – Organización de los Estados Americanos
 OGP – Asociación Internacional de Productores de Petróleo y Gas
 OIEA – Organismo Internacional de Energía Atómica
 OIP – Organización Iberoamericana de Pilotos
 OIT – Organización Internacional del Trabajo
 OMC – Organización Mundial del Comercio
 OMI – Organización Marítima Internacional
 OMM – Organización Meteorológica Mundial
 OMPI – Organización Mundial de la Propiedad Intelectual
 OMS – Organización Mundial de la Salud
 OMT – Organización Mundial del Turismo
 ONU – Organización de las Naciones Unidas
 ONUDI – Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
 OOPS – Organismo de Obras Públicas y Socorro de las Naciones Unidas para los Refugiados de Palestina en el Cercano Oriente
 PASO – Oficina de Seguridad Operacional del Pacífico
 PIF – Foro de las Islas del Pacífico
 PMA – Programa Mundial de Alimentos
 PNUD – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
 PNUMA – Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
 RASOS – Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional del Caribe
 SADC – Comunidad para el Desarrollo del África Meridional
 SITA – Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas
 SRVSOP - Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
 UA – Unión Africana
 UEMAO – Unión Económica y Monetaria del África Occidental
 UIT – Unión Internacional de Telecomunicaciones
 UNCTAD – Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
 UNECA - Comisión Económica de las Naciones Unidas para África
 UNESCO – Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
 UNICEF – Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia
 UNIDROIT – Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
 UNITAR – Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones
 UNODC – Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
 UNU – Universidad de las Naciones Unidas
 UPU – Unión Postal Universal
 USAID – Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional
 WAI – Mujeres en la Aviación Internacional
 WNTI – Instituto mundial de transporte nuclear
 WTTC – Consejo Mundial de Viajes y Turismo

**PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA DE LA REUNIÓN DE ALTO NIVEL
SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO**

(Montreal, 7 al 9 de octubre de 2009)

1. Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación
2. Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones
3. Medios para medir el progreso
4. Recursos financieros y humanos
5. Examen del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático — recomendaciones para la COP 15

— — — — —

**REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
Y EL CAMBIO CLIMÁTICO**

Sede de la OACI, Montreal, Canadá

7 – 9 de octubre de 2009

FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Sr./Sra./Srta.	Apellido	Nombre	Inicial(es)
Cargo			
Estado/Administración/Organización/Corporación/Empresa			
Dirección postal			
Ciudad	Estado/Provincia	Código postal	País
Teléfono núm.	Fax núm.	Correo-e	

Para inscribirse, diríjase al sitio web o bien envíe el formulario completo
por correo electrónico o fax a:

Grupo para el medio ambiente
Dirección de transporte aéreo, OACI

Tel.: +1 514-954-8219 (ext. 6321)

Fax: +1 514-954-6744

correo-e: envhlm@icao.int

sitio web: <http://www.icao.int/Highlevel2009>



NOTA DE ESTUDIO

CONSEJO — 187º PERÍODO DE SESIONES

Asunto núm. 50.3: Emisiones de los motores de las aeronaves

INFORME DE SITUACIÓN RELATIVO AL GRUPO SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (GIACC)

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

La cuarta reunión del GIACC se celebró del 25 al 27 de mayo de 2009. Todos los participantes, excepto uno, asistieron a la reunión, en la cual se examinaron los informes de dos grupos de trabajo, el que se encarga de las medidas basadas en criterios de mercado (MBM) y el que se encarga de las metas; asimismo, se examinaron 12 notas de información preparadas por la Secretaría, algunas asociaciones internacionales y dos participantes.

En la presente nota se resumen los resultados de las reuniones y deliberaciones del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) y se somete al Consejo de la OACI un programa de acción, según el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, que el GIACC aprobó por consenso. Asimismo, se presenta un conjunto de recomendaciones en nombre del presidente y del vicepresidente de la GIACC/4. Ambos documentos se adjuntan como apéndices de esta nota de estudio del Consejo.

El presidente y el vicepresidente de la GIACC/4 redactaron el informe del GIACC, con el apoyo de la Secretaría. Este informe fue examinado por algunos participantes y asesores cuyos comentarios se incorporaron. Sin embargo, el informe no se sometió a la adopción por consenso del GIACC debido a falta de tiempo. El mencionado informe estará disponible en el sitio web de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a que:

- acepte el Programa de acción (Apéndice A) como medida positiva para limitar o reducir el impacto de la aviación en el clima;
- considere las recomendaciones del presidente (Apéndice B) y apoye las medidas recomendadas; y
- reconozca que el GIACC ha cumplido su mandato y disuelva el grupo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico C.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades del GIACC se completaron y los gastos relacionados con esta actividad se han cargado al Fondo del medio ambiente, que aún no ha alcanzado su nivel de financiamiento previsto.
<i>Referencias:</i>	Informe GIACC de fecha 1 de junio de 2009 C-WP/13319, C-DEC 186/10 C-WP/13249, C-DEC 185/9

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La cuarta y última reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC/4) se celebró en Montreal del 25 al 27 de mayo de 2009, llevándose a cabo el día anterior (24 de mayo) reuniones de grupos de trabajo. Catorce de los 15 participantes asistieron a la reunión. El participante de Sudáfrica no pudo asistir a raíz de asuntos oficiales imprevistos de carácter urgente. Asistieron por primera vez los siguientes participantes: el Sr. Mark Dierikx (Países Bajos), el Sr. Lalit Gupta (India) y el Sr. Yuan Ji (China). Los participantes y sus asesores presentes en la reunión figuran en el **Apéndice C** de esta nota.

1.2 La reunión completó su orden del día. El presidente no preparó resúmenes diarios ya que los resultados de las deliberaciones se reflejaron en el Programa de acción (**Apéndice A** de esta nota) y en las recomendaciones y en el informe del presidente (**Apéndice B** de esta nota). Estos documentos se publicarán en el sitio web http://www.icao.int/env/meetings/2009/GIACC_4/GIACC_4.html tan pronto estén disponibles en los seis idiomas oficiales de la OACI. Además, la Secretaría de la Asamblea y del Consejo (ACS) está preparando resúmenes de las deliberaciones de los tres días.

2. RESUMEN DE LA REUNIÓN

2.1 Inauguración

2.1.1 El Presidente del Consejo dio la bienvenida a los miembros del GIACC y a sus asesores, y señaló que ésta era la última reunión del grupo. Asimismo, recalcó la importancia de preparar el Programa de acción y las recomendaciones del GIACC relativas a las emisiones de la aviación civil internacional y su contribución a los efectos en el clima. Elogió la labor completada por los dos grupos de trabajo (WG/4 y WG/5) y alentó al GIACC a lograr consenso en sus deliberaciones, en concordancia con el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea.

2.1.2 El Sr. G. López Meyer (México) fue elegido presidente de esta cuarta reunión del GIACC y el Sr. J. Doherty (Australia), presidente de la tercera reunión del GIACC y por el período que seguía hasta la GIACC/4, fue elegido vicepresidente. Se reconoció con agradecimiento la función de liderazgo desempeñada por el Sr. Doherty en la tercera reunión.

2.1.3 En total, se presentaron a la reunión tres notas de estudio y 12 notas de información para ayudar a los participantes en sus deliberaciones y proporcionarles información. Las notas de información fueron preparadas por la Secretaría, y por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA), que no asistieron a la reunión. Dos de las notas de información fueron preparadas por la participante de los Estados Unidos y dos por el grupo de trabajo MBM.

2.2 Examen de los últimos acontecimientos y actividades conexas

2.2.1 La Secretaría de la OACI presentó una nota de información sobre los acontecimientos recientes relacionados con el medio ambiente en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la Organización Marítima Internacional (OMI), al igual que cuatro notas en que se proporcionaba la información solicitada por el GIACC en su tercera reunión con respecto, entre otras cosas, a las tendencias de consumo de combustible y el pronóstico de crecimiento del tráfico; una primera opinión sobre una norma relativa al CO₂; un método para medir el rendimiento del combustible que considere los combustibles alternativos; un posible peso medio para los pasajeros; la situación de la actualización de la Circular 303; los métodos de la OACI para recopilar datos sobre tráfico y consumo de combustible y una evaluación de las medidas adoptadas por la OACI en la crisis energética de los años setenta.

2.2.2 Durante la reunión, las notas de información proporcionadas por otros se examinaron en el momento adecuado.

3. ACONTECIMIENTOS RELATIVOS A LAS METAS

3.1 La Sra. Nancy Lobue (Estados Unidos), copresidenta del Grupo de trabajo sobre metas (WG/4), presentó la Nota de estudio núm. 2 e informó que el WG/4 podía recomendar metas a las que se aspira a nivel mundial en cuanto al rendimiento del combustible, a corto, mediano y largo plazos; sin embargo, el grupo de trabajo no pudo llegar a un consenso con respecto a metas más ambiciosas.

3.2 El grupo de trabajo recomendó, y posteriormente el GIACC adoptó, las siguientes metas a las que se aspira mundialmente: a corto plazo, un mejoramiento anual del 2% en el rendimiento de combustible hasta 2012; un mejoramiento anual del 2% en el rendimiento del combustible hasta 2020 ó 2025 para el plazo mediano (el GIACC convino 2020); y un mejoramiento anual del 2% en el rendimiento del combustible entre 2021 y 2050 para el largo plazo.

3.3 De acuerdo con la Nota de estudio núm. 2, esto se compara con las metas expresadas por la IATA que equivalen a una meta de corto plazo del 2,1% de mejoramiento anual en el rendimiento de combustible para 2012, cerca del 1,9% por año para el plazo mediano de 2020 y cerca del 1,1% por año para el largo plazo de 2050.

4. ACONTECIMIENTOS RELATIVOS A LAS MEDIDAS BASADAS EN CRITERIOS DE MERCADO

4.1 El Sr. Paul Schwach (Francia), presidente del Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado (MBM), presentó la Nota de estudio núm. 3 e informó que el grupo había examinado el trabajo realizado por la OACI, había recibido el aporte de distintas fuentes entre las que se incluía la industria, y había deliberado sobre las distintas MBM que podían aplicarse a la aviación internacional. En general, el grupo de trabajo convino en que las MBM implantadas por Estados o regiones con diferentes políticas y parámetros, en ausencia de un marco sectorial mundial elaborado por la OACI, distan mucho de ser óptimas.

4.2 El grupo de trabajo preparó tres escenarios para la implantación de MBM y llegó a la conclusión de que la opción intermedia sería su Escenario C, en que cada Estado contratante adoptaría sus propias medidas dentro de un marco de la OACI en que se definirían principios convenidos para la implantación de MBM, incluyendo la forma en que deberían contribuir a las metas mundiales. Se consideró preferible en relación con las otras opciones ya que se contaría con un plan coordinado en que las políticas de cada Estado, aunque voluntarias, constituirían los elementos fundamentales de un sistema mundial. Este escenario podría incluir tanto los derechos relacionados con las emisiones como los planes de comercio de los derechos de emisión.

4.3 El grupo de trabajo recomendó que en la elaboración de un marco para las MBM de la aviación internacional se consideren adecuadamente los aspectos principales de su implantación, y en particular, que: a) se tengan en cuenta plenamente los principios de no discriminación y de igualdad y de equidad de oportunidades establecidos en el Convenio de Chicago; b) se consideren plenamente las circunstancias específicas y las capacidades diferentes de cada Estado y región; c) se escojan sólo las medidas más efectivas y eficientes; d) se facilite el cumplimiento por parte de la industria; e) las medidas basadas en criterios de mercado puedan coordinarse y no generen duplicaciones; y f) se traten adecuadamente las cuestiones de ámbito geográfico.

4.4 El grupo de trabajo entregó un resumen de los puntos de sus deliberaciones y un compendio de un proyecto de las principales conclusiones de su labor. Con esto se estableció la base de nuevas deliberaciones en la reunión GIACC/4 y se llegó a la conclusión de que no había consenso en el GIACC con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación civil internacional.

5. DESCRIPCIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL GIACC

5.1 Después de deliberar acerca de la nueva información proporcionada en la GIACC/4 y teniendo en cuenta la labor de las tres reuniones anteriores, el GIACC centró sus esfuerzos en la preparación de un Programa de acción que se acordó por consenso. Aun cuando la intención era proceder con un proceso similar en relación con una serie de recomendaciones que el GIACC entregaría al Consejo, la tarea no pudo completarse en el plazo programado de tres días de la reunión, después de que algunos de los participantes partieron el tercer día antes de que finalizara el debate.

5.2 Posteriormente, el presidente y el vicepresidente se encargaron de las recomendaciones, dado que la redacción de las recomendaciones y el informe GIACC tuvo lugar durante dos días después de la reunión. A esta sesión asistió una minoría de los participantes y algunos asesores, y sus comentarios se incorporaron en el texto final.

5.3 El GIACC recomienda un Programa de acción en que cada Estado prepare planes de acción adecuados a sus circunstancias teniendo como guía las metas a las que se aspira a escala mundial para las emisiones y recurriendo al apoyo de la OACI, según corresponda.

5.4 El GIACC tuvo éxito al acordar por consenso las metas de corto, mediano y largo plazos en función del rendimiento del combustible, como se informa en el párrafo 3.2. No hubo consenso con respecto a las metas que van más allá y son más ambiciosas. Sin embargo, el GIACC recomienda que las metas se examinen periódicamente teniendo en cuenta los adelantos científicos y tecnológicos.

5.5 Las metas acordadas por el GIACC no atribuirán obligaciones específicas a cada Estado. Las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación en la atmósfera, determinarán la forma en que cada Estado puede contribuir a lograr las metas a las que se aspira mundialmente.

5.6 El GIACC expresó apoyo en cuanto a la preparación de una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves.

5.7 El GIACC llegó a acuerdo con respecto a un conjunto de medidas del cual los Estados pueden seleccionar para aplicarlas a su sector de la aviación internacional en concordancia con sus circunstancias y capacidades y que incluye medidas para facilitar acceso a asistencia, en particular en los países en desarrollo.

5.8 La función de las medidas basadas en criterios de mercado para reducir el impacto de la aviación internacional en el clima se examinó a fondo, pero no se logró consenso en cuanto a la aplicación de dichas medidas.

5.9 El GIACC recomienda que el Consejo cree un proceso para establecer un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión de alto nivel y la COP/15 de la CMNUCC, con la idea de completar esta tarea con toda prontitud.

5.10 Se reconoció la necesidad de contar con datos precisos y completos sobre el tráfico aéreo y el consumo de combustible y se recomienda que la Secretaría siga trabajando de conformidad con el Artículo 67, comprendida la prestación de apoyo técnico y financiero a los países en desarrollo para asistirlos a este respecto.

5.11 El GIACC recomienda que el Consejo aliente a los Estados a preparar planes de acción que formulen el enfoque propuesto en cada Estado para reducir los efectos de la aviación internacional en el clima y para registrar dichos planes en la OACI.

— — — — —

APÉNDICE A

PROGRAMA DE ACCIÓN DEL GIACC

Este programa de acción fue adoptado por consenso en el GIACC

1. El GIACC reconoce la importancia crítica de abordar el cambio climático y, por ende, reconoce la necesidad de esforzarse para encontrar maneras y medios que permitan limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil internacional en el clima mundial.
2. El GIACC convino en que las decisiones de este grupo no prejuzgarán el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.
3. El GIACC reconoce los principios y disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, y el hecho de que los países desarrollados tomen la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.
4. El GIACC reconoce los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago.
5. Aunque no hubo consenso, algunos miembros del GIACC opinan que el Programa de acción no aborda los compromisos que figuran en el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto.
6. A pesar de las importantes mejoras en el rendimiento del combustible que ha logrado el sector de la aviación y el impacto de la actual contracción de la actividad económica, el GIACC reconoce que el crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional tendrá más peso que las ganancias que aporta el mejoramiento actualmente previsto en el rendimiento del combustible, lo que hace aumentar año a año el total de combustible consumido.
7. El GIACC recomienda una estrategia con respecto a las iniciativas para lograr las metas a las que se aspira mundialmente.
8. La meta a corto plazo para 2012 convenida por el GIACC corresponde a mejoras en el rendimiento de combustible medio de la flota en servicio en operaciones de aviación internacional que equivalen a una tasa del 2% al año, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por ingresos por tonelada-kilómetro efectuada.
9. Se logró acuerdo en el GIACC con respecto a metas relativas al rendimiento del combustible para los plazos mediano y largo. Concretamente, el grupo recomienda un mejoramiento anual del 2% para el mediano plazo hasta 2020. Para largo plazo, el GIACC recomienda una tasa anual de mejoramiento del rendimiento del combustible de 2% desde 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente.
10. Estas metas se establecen basándose en pronósticos y el GIACC recomienda que se examinen periódicamente teniendo en cuenta los adelantos científicos y tecnológicos. Para lograr estas metas se requerirá invertir de manera considerable en desarrollo tecnológico.
11. Además de las metas relativas al rendimiento del combustible, el grupo consideró las metas que podrían indicar expectativas más ambiciosas. Para el plazo mediano, las deliberaciones se

centraron en una meta de crecimiento neutro en carbono para 2020. Para el largo plazo, el GIACC deliberó con respecto a la reducción de las emisiones de carbono. No se logró consenso en ninguno de los casos y el GIACC recomendó seguir trabajando con respecto a las metas de mediano y largo plazos.

12. Aunque no hubo consenso, algunos miembros del GIACC opinaron que sería necesario y factible lograr crecimiento neutro en carbono a mediano plazo, en relación con el punto de referencia de 2005, y lograr una reducción considerable de las emisiones de CO₂ para el largo plazo para la aviación internacional a escala mundial.

13. En el marco de la estrategia recomendada, las metas no atribuirían obligaciones específicas a cada uno de los Estados. Las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración de las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI) de la aviación en la atmósfera, determinarán la forma en que cada Estado puede contribuir al logro de las metas a las que se aspira mundialmente.

14. El GIACC recomienda que el Consejo adopte un conjunto de medidas preparadas por el GIACC del cual los Estados pueden escoger (<http://www.icao.int/>), y que incluye medidas relativas al desarrollo de tecnología relacionada con las aeronaves, mejor utilización de la gestión y la infraestructura de tránsito aéreo, operaciones más eficientes, medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. El conjunto incluye medidas para facilitar el acceso a asistencia, en particular en el caso de los países en desarrollo.

15. El GIACC presentó una primera tabla en la que figura el conjunto de medidas, que la OACI puede desarrollar más a fondo. Asimismo, el GIACC recomienda que la OACI continúe preparando y actualizando, según sea necesario, orientación para los Estados con respecto a la adopción de estas medidas, que incluyen aquellas relativas a la asistencia para los países en desarrollo, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad.

16. El GIACC reconoce que sigue habiendo desacuerdo con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado en los distintos países. El GIACC recomienda que el Consejo de la OACI establezca un proceso para elaborar, con toda prontitud, un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión de alto nivel y los resultados de la COP/15 de la CMNUCC, con miras a completar esta tarea con toda prontitud.

17. El GIACC recomienda que el Consejo aliente a los Estados a preparar planes de acción para formular el enfoque propuesto en cada Estado y registrar en la OACI los planes pertinentes.

18. El GIACC recomienda que el Consejo encargue a la Secretaría preparar e implantar un mecanismo en virtud del Artículo 67 del Convenio para recopilar anualmente de los Estados datos sobre el tráfico y el consumo de combustible.

19. El GIACC recomienda además que el Consejo desarrolle enfoques que permitan proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación.

20. El GIACC recomienda, asimismo, que el Consejo pida que se elabore una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves.

21. La OACI debería rendir informe, trienalmente, a la Asamblea, sobre el avance acumulativo logrado por los Estados a escala mundial.

APÉNDICE B

RESUMEN DEL PRESIDENTE

El siguiente resumen del presidente, que consta de recomendaciones y del informe, se preparó bajo la responsabilidad del presidente y el vicepresidente de la GIACC/4, con el apoyo de la Secretaría. En él se incluyen las actas del GIACC y las deliberaciones, además de distintas ideas que se debatieron durante las sesiones. No es un documento de consenso y no fue adoptado en sesión plenaria del GIACC. El presidente y el vicepresidente de la GIACC/4 someten estas recomendaciones e informe a la consideración del Consejo de la OACI.

Recomendaciones del presidente

Considerar las medidas recomendadas a continuación para la implantación del Programa de acción adoptado por consenso por el GIACC.

1. Pedir al CAEP que ajuste sus plazos de notificación y pronóstico para la aviación internacional y el cambio climático, a fin de que coincidan con los plazos de la CMNUCC, siempre que sea posible.
2. Pedir al CAEP que siga, con toda prontitud, desarrollando un nuevo método de medición del rendimiento del combustible que represente de la mejor manera la actuación real de la aviación internacional con respecto a las emisiones de CO₂, y que considere la elaboración de un nuevo método de medición de la intensidad de CO₂ neto en el que se tenga plenamente en cuenta la atenuación lograda con los combustibles alternativos y las medidas basadas en criterios de mercado, a medida que estén disponibles.
3. Pedir al CAEP que elabore una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves.
4. Pedir al CAEP que establezca un peso medio normalizado para pasajeros (para todos los transportistas aéreos en una ruta determinada) a fin de utilizarlo en la medición del rendimiento del combustible.
5. Pedir a los Estados contratantes que notifiquen anualmente a la OACI, en un formato acordado, los datos sobre el consumo de combustible y el tráfico, de conformidad con el Artículo 67 del Convenio de Chicago.
6. Pedir al CAEP que asista a la Secretaría de la OACI en la elaboración de métodos prácticos e internacionalmente coherentes para el cálculo y notificación por los Estados contratantes de los datos sobre el avance hacia el logro de las metas a las que se aspira mundialmente.
7. Encargar a la Secretaría de la OACI que siga proporcionando asistencia técnica a los Estados contratantes en lo que se refiere a la recopilación, verificación y notificación de datos, y recomiende al Consejo enfoques para prestar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo en el proceso de notificación.

8. Seguir desarrollando el conjunto de medidas del GIACC del cual los Estados contratantes pueden seleccionar y que incluye medidas para asistir a los países en desarrollo, tener acceso a recursos financieros, transferir tecnología y desarrollar capacidad. Encargar a la Secretaría de la OACI y al CAEP que consideren la asignación de prioridades para la actualización de la Circular 303.
 9. Crear un proceso que permita establecer un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión de alto nivel y los resultados de la COP/15 de la CMNUCC, con miras a completar esta tarea con toda prontitud.
 10. Asegurar que en la elaboración de un marco para las medidas basadas en criterios de mercado para la aviación civil, se consideren adecuadamente los aspectos principales de su implantación y, en particular, que: a) se tengan plenamente en cuenta los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades establecidos en el Convenio de Chicago; b) se consideren plenamente las circunstancias específicas y las capacidades diferentes de cada Estado y región; c) se escojan sólo las medidas más efectivas y eficientes; d) se facilite el cumplimiento por parte de la industria; e) las medidas basadas en criterios de mercado puedan coordinarse y no generen duplicaciones; y f) se traten adecuadamente las cuestiones de ámbito geográfico.
 11. Pedir al CAEP que informe sobre las opciones relativas a las metas ambientales mejoradas para 2012, 2020, y los escenarios para 2050, o los plazos que concuerden con el proceso de la CMNUCC.
 12. Alentar a los Estados contratantes a preparar y registrar en la OACI planes de acción para abordar las emisiones de su sector de la aviación internacional, en los que se formule además el enfoque que proponen con respecto a las metas a las que se aspira mundialmente. Pedir a la Secretaría que elabore opciones relativas a una excepción “de minimis” para los Estados contratantes cuya actividad en el ámbito de la aviación internacional no es significativa.
 13. Encargar a la Secretaría de la OACI que rinda informe cada tres años, en la Asamblea trienal de la OACI, sobre los resultados del Programa de acción para evaluar el avance hacia las metas a las que se aspira mundialmente y para definir todo ajuste que pueda requerirse con respecto a dicho programa.
 14. Establecer arreglos para llevar a cabo tareas ulteriores, según se requiera, basándose en el informe del GIACC, a modo de preparativo para la Asamblea de la OACI en 2010.
-

APPENDIX C

**COMPOSITION OF THE FOURTH MEETING OF THE GROUP ON INTERNATIONAL
AVIATION AND CLIMATE CHANGE (GIACC/4)**

GIACC PARTICIPANT	POSITION
Mr. John DOHERTY (Vice-Chairman)	Executive Director, Aviation and Airports Division Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government Australia
Mr. Marcos Vinícius PINTA GAMA	Special Advisor for Aviation to the Secretary-General of the Ministry of External Relations Brazil
Ms. Brigita GRAVITIS-BECK	Director General Air Policy Directorate, Transport Canada Canada
Mr. Yuan JI	Deputy Director General Department of Planning and Development Civil Aviation Administration of China (CAAC) China
Mr. Paul SCHWACH	Directeur, adjoint au Directeur Général Direction des affaires stratégiques et techniques-DAST Direction Générale de l'Aviation Civile France
Mr. Thilo E.W. SCHMIDT	Director General of Civil Aviation and Aerospace Directorate General for Civil Aviation and Aerospace Germany
Mr. L. GUPTA	Director of Research and Development Directorate General of Civil Aviation India
Mr. Keiji TAKIGUCHI	Deputy Director General Civil Aviation Bureau Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan
Mr. Gilberto LÓPEZ MEYER (Chairman)	Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares Mexico
Mr. Mark DIERIKX	Director General of Civil Aviation in the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management Netherlands
Dr. Harold Olusegun DEMUREN	Director General Nigerian Civil Aviation Authority Nigeria
Mr. Oleg DEMIDOV	Deputy Director of Department of State Policy in Civil Aviation Ministry of Transport Russian Federation
Captain Mohammed Ali JAMJOOM	Vice-President of the Saudi CAA for Safety and Economic Certification, General Authority of Civil Aviation Saudi Arabia
Mr. Zakhele THWALA *	Deputy Director General Transport Regulation, Accident and Incident Investigation South Africa
Ms. Nancy LOBUE	Acting Assistant Administrator of the Federal Aviation Administration for Aviation Policy, Planning and the Environment United States

* Unable to attend

— END —



CONSEJO — 187º PERÍODO DE SESIONES

DECIMOCUARTA SESIÓN

(SALA DEL CONSEJO, MARTES 30 DE JUNIO DE 2009 A LAS 1430 HORAS)

RESUMEN DE DECISIONES

SESIÓN PÚBLICA

Informe de situación relativo al Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) (Asunto núm. 50.3)

1. El Consejo reanudó (187/13) y finalizó su examen del asunto de referencia, que se documentaba en una nota de estudio presentada por el Secretario General (C-WP/13347), junto con un texto relativo a la decisión del Consejo sobre el asunto, que había sido propuesto por los 15 Representantes en el Consejo de los Estados representados en el GIACC, y examinado por la gran mayoría de los Representantes en el Consejo. La decisión propuesta al Consejo reemplazó la decisión que figuraba en el resumen de la nota C-WP/13385.

2. Al adoptar la decisión propuesta por los 15 Representantes en el Consejo de los Estados representados en el GIACC, el Consejo:

- a) aceptó plenamente el Programa de acción (Adjunto A de la nota C-WP/13385) como medida positiva para limitar o reducir el impacto de la aviación en el clima;
- b) reafirmó la importancia crítica de abordar el cambio climático y, por ende, reconoció la necesidad de esforzarse para encontrar maneras y medios que permitan limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación civil internacional en el clima mundial;
- c) recalcó que los resultados del GIACC y esta decisión del Consejo no prejuzgarían el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- d) reconoció los principios y disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, y el hecho de que los países desarrollados tomaran la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- e) también reconoció los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;
- f) tomó nota de que, si bien no hubo consenso, algunos miembros del GIACC opinaban que en el Programa de acción no se abordaban los compromisos que figuran en el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto;

- g) tomó nota de que, a pesar de las importantes mejoras logradas en cuanto al rendimiento del combustible en el sector de la aviación y el impacto de la actual contracción de la actividad económica, el Consejo reconoció que el crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional tendría más peso que las ganancias que aportan las mejoras actualmente previstas en el rendimiento del combustible, lo cual hace aumentar año a año el total de combustible consumido;
- h) recomendó una estrategia con respecto a las iniciativas para lograr las metas a las que se aspira mundialmente. La meta a corto plazo para 2012 convenida por el GIACC correspondía a mejoras en el rendimiento promedio de combustible de la flota en servicio en operaciones de aviación internacional, que equivalen a una tasa del 2% anual, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por ingresos por tonelada-kilómetro efectuada;
- i) apoyó el Acuerdo del GIACC con respecto a metas relativas al rendimiento del combustible para los plazos mediano y largo. Concretamente, el Consejo respaldó una mejora anual del 2% para el mediano plazo hasta 2020. Para el largo plazo, el Consejo respaldó una tasa anual de mejoras en el rendimiento del combustible del 2% desde 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente;
- j) reconoció que estas metas se habían establecido basándose en pronósticos y el Consejo encargó que las mismas se examinaran periódicamente, teniendo en cuenta los adelantos científicos y tecnológicos. El logro de estas metas exigiría una inversión considerable en cuanto a desarrollo tecnológico;
- k) afirmó que, además de las metas relativas al rendimiento del combustible, el punto de concentración serían las metas que puedan indicar expectativas más ambiciosas. Para el plazo mediano, las deliberaciones se centraron en una meta de crecimiento neutro en carbono para 2020. Para el largo plazo, podría deliberarse con respecto a la reducción de las emisiones de carbono. No existía el consenso en ninguno de los dos casos, pero se recomendaba continuar trabajando en relación con las metas de mediano y largo plazos;
- l) reconoció que, si bien no hubo consenso, a juicio de algunos miembros del GIACC sería necesario y factible lograr crecimiento neutro en carbono a mediano plazo, en relación con el punto de referencia de 2005, y lograr una reducción considerable de las emisiones de CO₂ para el largo plazo para la aviación internacional a escala mundial;
- m) reconoció que, en el marco de la estrategia recomendada, las metas no atribuirían obligaciones específicas a cada Estado individual. Las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados respecto a la concentración de las emisiones de GEI de la aviación en la atmósfera, determinarían la forma en que cada Estado podría contribuir al logro de las metas a las que se aspira mundialmente;
- n) convino en la adopción de un conjunto de medidas elaboradas por el GIACC, del cual los Estados podrían escoger (<http://www.icao.int/>), que abarca medidas relativas al desarrollo de tecnología relacionada con las aeronaves, mejor utilización de la gestión y la infraestructura del tránsito aéreo, operaciones más eficientes, medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. El conjunto incluye medidas para facilitar el acceso a asistencia, en particular en el caso de los países en desarrollo;

- o) dio instrucciones para que la Secretaría de la OACI elaborara aún más la primera tabla en la que figura el conjunto de medidas, y encargó que la Secretaría continuara preparando y actualizando, según sea necesario, orientaciones para los Estados con respecto a la adopción de estas medidas, que incluyen las relativas a la asistencia para los países en desarrollo, así como el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad;
- p) reconoció que sigue existiendo desacuerdo con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado en los distintos países. El Consejo se comprometió a establecer un proceso para elaborar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión de alto nivel y los resultados de la COP/15 de la CMNUCC, con miras a completar esta tarea con toda prontitud;
- q) alentó a los Estados a preparar planes de acción para formular el enfoque propuesto en cada Estado y registrar en la OACI los planes pertinentes;
- r) encargó a la Secretaría que preparara e implantara un mecanismo en virtud del Artículo 67 del Convenio para recopilar anualmente de los Estados los datos sobre tráfico y consumo de combustible;
- s) habría de explorar enfoques que permitieran proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación;
- t) encargó a la Secretaría que elaborara, por conducto del CAEP, una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves;
- u) dio instrucciones para que la Secretaría informara a la Asamblea cada tres años, por conducto del Consejo; y
- v) reconoció al GIACC, con agradecimiento, por la oportuna finalización de su labor, cumpliendo con ello el mandato que se le había asignado (A36-22 Apéndice K).

3. Además, el Consejo encargó que el CAEP modificara sus actividades en consecuencia y llevara a cabo las tareas necesarias para la entrega del Programa de acción convenido.

4. El Presidente del Consejo agradeció a los 15 Representantes en el Consejo de los Estados representados en el GIACC por haber facilitado la labor del Consejo al proporcionar el texto relativo a la decisión del Consejo; el proceso del GIACC se había iniciado a principios de 2008 y no había resultado fácil, pero se había obtenido un buen producto que era la decisión que el Consejo adoptaba ese día. El Presidente invitó a todos los Representantes a alentar a sus autoridades a participar en la Reunión de alto nivel sobre el cambio climático, que tendría lugar del 7 al 9 de octubre de 2009 en la Sede de la OACI, y a suministrar todas las notas que desearan someter a la reunión con tiempo suficiente para su traducción. Las actas en que se consignaban las deliberaciones en el Consejo sobre este asunto (187/13) se incluirían en los textos que habrían de distribuirse a la Reunión de alto nivel. El Presidente confiaba en que la Reunión de alto nivel ofrecería a la OACI resultados positivos y orientaciones claras, a modo de preparación para la COP-15 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (Copenhague, 7-18 de diciembre de 2009) y para su labor futura relativa al medio ambiente. El Presidente deseaba agradecer especialmente a los miembros del GIACC y a la Secretaría, que habían realizado una excelente tarea durante las reuniones del GIACC.

Informe del HRC — Informe de situación sobre la labor del Comité de Recursos humanos
(Asuntos núms. 7, 7.2 y 7.4)

5. El Consejo examinó el asunto de referencia basándose en la nota C-WP/13347, presentada por el presidente del Comité de Recursos humanos, y un informe verbal por el presidente del HRC sobre la reciente visita del Comité a la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

6. Durante el examen realizado por el Consejo de la enmienda del Artículo IV del Código de servicio de la OACI, que se reproducía en el Apéndice A de la nota C-WP/13347, se enmendó el párrafo 4.8.2 a fin de que haga referencia a (la palabra nueva figura en letra bastardilla) “Las Juntas de nombramientos y ascensos I y II (APB I y APB II) *respectivamente...*”.

7. El Consejo remitió el texto del párrafo 4.9.5 al Comité de Recursos humanos para que lo examinara, teniendo en cuenta los comentarios que se habían formulado durante las deliberaciones, así como el Memorando de acuerdo de la Organización con los Estados respecto al personal adscrito.

8. También se solicitó que el Comité de Recursos humanos examinara la actual disposición del Anexo IV A (Procedimiento para el nombramiento de Directores en la Sede y Oficiales mayores), que se reproducía en el Apéndice B de la nota C-WP/13347, párrafo 23, donde se hacía referencia a un plazo determinado, por un período de tres a cinco años, para los Directores en la Sede y los Directores regionales.

9. En la inteligencia de que el Comité de Recursos humanos habría de examinar los dos puntos mencionados anteriormente, el Consejo tomó nota de la C-WP/13347 y respaldó el Artículo IV y el Anexo IV A del Código de servicio de la OACI, revisados, que se reflejaban en los Apéndices A y B respectivamente.

Otros asuntos

10. En relación con una sugerencia del Representante de España en conexión con el accidente del vuelo 447 de Air France ocurrido el 31 de mayo de 2009, respecto al cual todavía no se habían establecido la causas ni recuperado aún los registradores de datos de vuelo, se pidió a la Secretaría que llevara a cabo ciertas investigaciones durante el receso estival por lo que respecta a las nuevas tecnologías de vigilancia de vuelos, y proporcionara información sobre el asunto al Consejo en el próximo período de sesiones (188º).

11. Se tomó nota de una sugerencia del Representante de Sudáfrica relativa se dejara constancia del reconocimiento del Consejo por lo que respecta a accidentes importantes de aviación civil.

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LAS “REUNIONES DE COORDINACIÓN” DE LA CLAC EN LAS ASAMBLEAS Y/O CONFERENCIAS MUNDIALES DE LA OACI

INTRODUCCIÓN

1. Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC mantienen reuniones de coordinación antes y durante las reuniones más importantes que convoca la OACI a nivel mundial, entiéndase en este caso, Asambleas y Conferencias Mundiales. Tomando en consideración la experiencia del trabajo realizado durante los últimos años y la necesidad de establecer ciertas pautas para optimizar las tareas de coordinación y armonización de posiciones, el Comité Ejecutivo ha creído conveniente promulgar la siguiente Directriz de Procedimiento:

MARCO LEGAL

2. De conformidad con los Artículos 15 y 39 del Estatuto y del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, respectivamente, le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.

FINALIDAD

3. Las reuniones de coordinación tienen como finalidad la discusión y concertación de acuerdos por parte de las Autoridades de los Estados miembros de la CLAC en materias de interés común, para presentar armónica y organizadamente una posición regional en las Conferencias Mundiales convocadas por la OACI.

PARTICIPANTES

4. En las “reuniones de coordinación” podrán participar los delegados de los Estados miembros, de los Estados y organismos calificados como observadores e invitados especiales, estos últimos cuando así lo decida el Comité Ejecutivo o los propios participantes de la “reunión de coordinación”.

5. Los participantes deberán tener presente que este tipo de reuniones no implica representación oficial alguna y que fundamentalmente apuntan a la armonización de políticas, acuerdo de posiciones y establecimiento de estrategias para alcanzar objetivos de interés regional.

6. Las “reuniones de coordinación” serán públicas; aunque, si deciden los representantes de los Estados miembros y el tema a discutirse así lo requiere, éstas podrían realizarse a puerta cerrada.

CONVOCATORIA

7. Luego de la respectiva aprobación por parte del Comité Ejecutivo, las “reuniones de coordinación” serán convocadas por la Secretaría, tomando en cuenta el programa de trabajo de la CLAC, los temas a tratar y los acuerdos alcanzados en el seno del Organismo en eventos o reuniones preparatorias. De igual manera, La Secretaría preparará un Orden del Día provisional, la documentación pertinente y realizará todos los arreglos necesarios para establecer lugar y fechas de la “reunión de coordinación”.

MESA

8. Coordinación: Actuará como Coordinador en la “reuniones de coordinación”, la máxima autoridad del Estado que en ese momento ejerza la Presidencia de la CLAC; en ausencia de éste, le seguirán en orden de precedencia las máximas autoridades de los Estados que ostentan las Vicepresidencias del Organismo regional.

9. Secretaría: Actuará como secretario de las “reuniones de coordinación” el Secretario de la CLAC

METODOLOGÍA DE TRABAJO

10. Con el objeto de pasar revista a las instrucciones que haya promulgado el Comité Ejecutivo y a los documentos preparados por la Secretaría, las sesiones de trabajo comenzarán por lo menos un día antes de que se inicie la Conferencia convocada por la OACI y se realizarán cuantas sesiones sean necesarias mientras dure dicho evento.

11. Tanto los participantes como la Secretaría podrán presentar documentos de trabajo, de conformidad al Orden del día.

12. Durante las reuniones se evitarán los formalismos, fomentando la libertad de expresión indispensable para conseguir los objetivos planteados.

13. Las propuestas en consenso que formulen los participantes de las “reuniones de coordinación” deberán reflejar su criterio regional y serán presentadas en el seno de las Conferencias de la OACI por el Coordinador o el Estado que haya sido elegido para tal efecto.

14. Considerando que en este tipo de reuniones regularmente se deben realizar contactos y acercamientos para acordar posiciones con otros Estados, Organismos Regionales o grupos de Estados, el Coordinador someterá a consideración de los participantes la estrategia a aplicar para cada caso.

15. Si se tratara de acercamientos de orden político, el Coordinador, apoyado por los representantes de los Estados que estime conveniente, se encargará de llevar la voz y la posición de la Región, previamente acordada en la “reunión de coordinación”.

16. Si se tratara de participar en grupos especiales o de trabajo constituidos durante la Conferencia Mundial de la OACI, el coordinador, considerando la mejor representación de la Región, designará de entre los participantes a quienes actuarán como “puntos focales”, en los citados Grupos.

17. Los denominados “puntos focales” serán quienes se encarguen de llevar los criterios de la Región a esos foros y de informar a la “reunión de coordinación” en pleno, sobre los acuerdos alcanzados y demás asuntos tratados en las reuniones de los citados grupos.

DEL INFORME

18. Terminada cada “reunión de coordinación”, la Secretaría elaborará un informe que contenga una relación sucinta del trabajo realizado y de los principales acuerdos alcanzados, el mismo que será sometido a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.