

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/77-NE/06
18/09/09

LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009)

Cuestión 6 del Orden del Día:

Guía de Orientación para la participación de la CLAC en la 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 15^a) 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, 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 1** 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 1**) 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 2*):

- a) aceptó plenamente el Programa de acción propuesto por el GIACC 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;
- 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); y,
- w) encargó que el CAEP modificara sus actividades en consecuencia y llevara a cabo las tareas necesarias para la entrega del Programa de acción convenido.

6. Este tema fue analizado durante el GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009). En dicha oportunidad, la Secretaría presentó una Nota de Estudio, en la que hacía referencia, entre otros, a la cuarta y última reunión del GIACC y al Programa de acción presentado por el Grupo señalado. Resaltó que era muy importante la participación de la CLAC con una posición consensuada en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC; asimismo, invitó a los Estados a emitir sus comentarios al respecto para que la Secretaría pueda elaborar la “Guía de Orientación”. Finalmente, agregó que las conclusiones a que se lleguen durante el “Seminario de Medio Ambiente”, también servirían para alimentar la posición de la CLAC.

7. De igual manera, el Punto Focal (México) presentó una Nota de Estudio que contenía información sobre los “Resultados de las encuestas sobre ruido y emisiones de los motores en los Estados miembros de la CLAC”, presentando el análisis y conclusiones respecto al cuestionario sobre ruido y

sobre emisiones, en la que propuso, entre otros, respaldar plenamente la decisión del Consejo de la OACI; reconocer que en el marco del Convenio de Chicago y el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, el informe y recomendaciones del Presidente del GIACC/4 contienen elementos útiles y prácticos para orientar la implementación del Programa de acción y líneas de acción entre la OACI y sus Estados miembros.

8. Sobre el tema expuesto, ALTA presentó un comentario sobre la diferenciación del trato que debería existir para emisiones de ruidos y gases, en el sentido de considerar dentro de las políticas más generales no solamente a la aviación, sino tomar en consideración el Protocolo de Kyoto y sobre todo el principio de “responsabilidad comunes pero diferenciadas”. Apoyó además la aplicación de medidas voluntarias y que la aplicación en el futuro de medidas que no sean voluntarias y que se superpongan a lo expuesto en Kyoto era perjudicial, tanto para la industria del transporte aéreo, como para el desarrollo de la economía de los países.

9. El GEPEJTA también resaltó los aspectos políticos de este tema, los mismos que debían estar a tono con el principio jurídico internacional, debiendo tratarse desde el punto de vista del consentimiento internacional, excluyendo cualquier medida unilateral.

10. El GEPEJTA acogió favorablemente las propuestas presentadas y encargó a la Secretaría circular el Programa de Acción analizado por el Consejo de la OACI durante su 187° período de sesiones para comentarios en un plazo no mayor a 15 días.

11. De conformidad a lo acordado, con fecha 2 de septiembre de 2009, la Secretaría solicitó a los Estados (CLAC 742) comentarios respecto al Programa de Acción analizado por el Consejo de la OACI durante su 187° período de sesiones, pero a la fecha, no se ha recibido respuesta alguna.

Guía de Orientación

12. Durante la reunión del GEPEJTA/22 (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 3**), 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.

13. Posteriormente, en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009), se acordó, entre otros, tomar en cuenta el contenido de la información presentada por México al elaborar la Guía de orientación para la Reunión de alto nivel; así como solicitar a ALTA dar a conocer su criterio al respecto para que, de ser necesario, se considere en la elaboración de la señalada Guía de orientación.

14. Por su parte, de conformidad a lo acordado, con fecha 2 de septiembre de 2009, la Secretaría solicitó a los Estados (CLAC 742) que vayan a presentar Notas de Estudio o Informativas en la reunión de alto nivel, las hagan llegar a la Secretaría 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, así como sus

comentarios a la Agenda de la citada reunión, a efectos de elaborar la “Guía de Orientación” (**Adjunto 4**) y establecer la posición que llevará la región Latinoamericana.

15. A la fecha, solamente se ha recibido información de Brasil como Nota Informativa N° 1 en esta reunión, de la que se extrajo algunas consideraciones para la “Guía de Orientación”. En todo caso, sería conveniente que durante la presente reunión, se 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, a fin de establecer una posición conjunta.

Notas de Estudio e Informativas / Reunión de Alto Nivel

16. Por otro lado, cabe señalar que la documentación relativa a la reunión de alto nivel se encuentra disponible en la página web de la OACI y, a la fecha, se cuenta con las siguientes Notas de Estudio e Informativas:

Cuestión 1: Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación

NE	Tema	Presentada por
HLM-ENV/09-WP/3	Decisión del Consejo acerca de la labor del Grupo de Expertos sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC)	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/4	Informe del Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC)	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/5	Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/13	Synchronization of tourism and air transport policy on climate change mitigation	Organización Mundial del Turismo
HLM-ENV/09-WP/14	Aspirational goals	Suiza (CE y CEAC)
HLM-ENV/09-WP/3	A global pectoral approach for aviation	ACI, CANSO, IATA e ICCAIA
HLM-ENV/09-WP/3	GIACC Program of action and beyond	Australia
HLM-ENV/09-WP/22	Alternative framework for small GHG emitters	International Business Aviation Council
HLM-ENV/09-IP/1	Resolution A36-22: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-IP/3	Declaration of the Leaders of the major economies forum on energy and climate change	Secretaría de la OACI

Cuestión 2: Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones

NE	Tema	Presentada por
HLM-ENV/09-WP/6	Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/7	Medios técnicos y operacionales para reducir las emisiones	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/8	Instrumentos basados en el mercado y el cambio climático	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/9	Combustibles alternativos para la aviación	Secretaría de la OACI

Cuestión 3: Medios para medir el progreso

NE	Tema	Presentada por
HLM-ENV/09-WP/10	Medios para medir el progreso	Secretaría de la OACI
HLM-ENV/09-WP/16	Means to measure progress	Suiza (CE / CEAC)

Cuestión 4: Recursos financieros y humanos

NE	Tema	Presentada por
HLM-ENV/09-WP/17	Financial and Human Resources	Suiza (CE / CEAC)

Cuestión 5: Examen del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático _ recomendaciones para la COP 15

NE	Tema	Presentada por
HLM-ENV/09-WP/18	Recommendations to COP15	Suiza (CE / CEAC)

Conclusión

17. Es necesario que en la presente reunión del Comité Ejecutivo se adopten posiciones consensuadas para la participación de la CLAC en la reunión de Alto Nivel que se llevará a cabo en Montreal, Canadá, entre el 7 y 9 de octubre de 2009. Para tal efecto, se deberá revisar y completar la “Guía de Orientación”.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

18. Se invita al Comité Ejecutivo a analizar la información presentada, intercambiar puntos de vista y proporcionar a la Secretaría los lineamientos necesarios para completar la “Guía de orientación”.

**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 (188°).
-

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, entendiéndose 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.

PROYECTO DE GUÍA DE ORIENTACIÓN

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (Montreal, Canadá, 7 - 9 de octubre de 2009)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
<p>Cuestión 1: Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación</p>	<p><i>Antecedentes:</i> Al adoptar el Programa de acción convenido por medio del consenso en el seno del GIACC, el Consejo de la OACI destacó la importancia y urgencia de encontrar la forma de limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil internacional en el cambio climático. Reconoció el progreso que el GIACC logró para dicho fin y que, aprovechando el trabajo del GIACC, la OACI necesitaba preparar un mensaje que presentará ante la COP 15.</p> <p>El Apéndice K, “Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático”, de la Resolución A36-22 de la Asamblea abarca la identificación de posibles metas mundiales a las que podría aspirar la aviación internacional en cuanto al rendimiento de combustible y posibles opciones de implantación.</p> <p>El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de un grupo de trabajo del GIACC y la labor del CAEP relativa a la evaluación de las emisiones actuales de CO₂ y la cuantificación de las futuras tendencias de las emisiones de CO₂ y las mejoras en rendimiento de combustible del sistema de la aviación mundial para el período de 2006 a 2050.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Respalda las consideraciones del Consejo de la OACI sobre el informe de situación del GIACC. • Reconocer que, en el marco del Convenio de Chicago y el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea de la OACI, el informe y recomendaciones del Presidente del GIACC/4 contienen elementos útiles y prácticos para orientar la implementación del Programa de acción y líneas de acción entre la OACI y sus Estados miembros. • Se debe tener en cuenta el marco doctrinal establecido por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en cuanto al cambio climático y las medidas de mitigación. • Reconocer que los principios consagrados en la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944), como el de la no discriminación, deben interpretarse de conformidad con las normas establecidas por la Convención de las Naciones Unidas

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>Luego de deliberar ampliamente, el GIACC adoptó las metas mundiales a las que se aspira en la forma de mejoras anuales en rendimiento de combustible (2%) hasta el 2050. Aunque el GIACC también consideró metas más ambiciosas para mejorar el rendimiento de combustible (2,5% y 3%), no fue posible llegar a un acuerdo sobre ninguna de ellas debido, entre otras cosas, a la incertidumbre asociada al logro de dichas metas.</p> <p>Otras metas que consideró el GIACC (sin haberse logrado un acuerdo definitivo respecto a ninguna de ellas) incluyen las basadas en un crecimiento neutro en carbono, o la neutralidad en carbono, que podrían lograrse mediante la aplicación de medidas técnicas y/o el uso de medidas basadas en criterios de mercado.</p> <p><i>Medidas previstas:</i> Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/5 acerca de las metas a las que se aspira y las opciones en materia de implantación, así como otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Además, se invitará a la reunión HLM-ENV a tomar nota, entre otros, de la reciente Sesión del Foro de las Principales Economías sobre Energía y Cambio Climático que tuvo lugar en L'Aquila, Italia el 9 de julio de 2009 y a que considere si:</p>	<p>Marco sobre el Cambio Climático (CMNUCC).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destacar que los países en desarrollo deberían recibir una mayor tolerancia con respecto a las obligaciones, debido a que su contribución acumulativa a la política de transición climática es sustancialmente menor. • Reconocer a la OACI como el principal foro de debate sobre la influencia de la aviación sobre el cambio climático y considera que la proposición de políticas y acciones destinadas a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación deben darse en la coordinación y la cooperación entre la OACI, la CMNUCC y el Protocolo de Kioto. • Respalda que se informe a la OACI acerca de su progreso en la reducción de las emisiones, a fin de establecer un control eficaz y las tendencias para el futuro.

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>a) la OACI debería presentar en la COP 15 un marco mundial para abordar la cuestión del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;</p> <p>b) las metas de rendimiento de combustible solas serían suficientes para reducir la contribución absoluta de emisiones de GEI de la aviación; y</p> <p>c) podría acordarse una meta más ambiciosa para reducir las emisiones de la aviación internacional.</p>	
<p>Cuestión 2: Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones</p>	<p><i>Antecedentes:</i> El Apéndice K, “Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático”, de la Resolución A36-22 de la Asamblea abarca la solicitud para que el Consejo prepare un enérgico Programa de acción que incluya estrategias y medidas para reducir las emisiones.</p> <p>El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de dos de sus grupos de trabajo: uno sobre medidas para reducir las emisiones y otro sobre medidas basadas en criterios de mercado y encargado de aprovechar la labor del CAEP sobre instrumentos relacionados con medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión.</p> <p>El GIACC recomendó un conjunto de medidas del que los Estados puedan elegir a fin de reducir las emisiones de la aviación internacional, el cual cubre el desarrollo de tecnologías relacionadas con las aeronaves, mejor gestión del tránsito aéreo y mejor uso de la infraestructura, operaciones más eficientes, medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. Cada Estado tendría la autoridad definitiva para elegir la gama de</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar las siguientes recomendaciones del GIACC para la reducción de las emisiones: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aeronaves de nueva tecnología ✓ Mejoras en la gestión del tráfico aéreo e infraestructura aeroportuaria ✓ mejoras en la eficiencia de las operaciones aéreas) ✓ Medidas de desarrollo económico y de mercado ✓ Medidas regulatorias • Reconocer que la adopción de estas medidas es opcional y cada Estado debe mantener su autonomía en la elección de las medidas más adecuadas, de acuerdo a sus condiciones. • Teniendo en cuenta que subsiste desacuerdo respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado, impulsar la gestión del Consejo de la OACI, para que, lo antes posible, elabore un marco que permita la adopción de

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>medidas que resulte apropiada a sus circunstancias, de conformidad con las metas mundiales a las que se aspira. Debería alentarse a los Estados a que preparen y presenten a la OACI planes de acción individuales.</p> <p>La opinión de las Partes en la CMNUCC sigue dividida en cuanto al problema de cómo tratar las emisiones procedentes de la aviación y el transporte marítimo internacionales en el marco del futuro acuerdo de la CMNUCC, siendo que algunos Estados están dispuestos a establecer metas para estos sectores bajo la CMNUCC y otros apoyan la coordinación de todos los aspectos de las emisiones de la aviación y el transporte marítimo internacionales en el marco de la OACI y la OMI, respectivamente.</p> <p>Las Partes prepararon textos concretos sujetos a negociación para apoyar los debates de la CMNUCC. Entre las propuestas específicas para la aviación internacional figuran: las enmiendas del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto; la inclusión de metas para la aviación internacional; y la creación de un gravamen impuesto a la aviación internacional a fin de obtener recursos financieros para las medidas de mitigación y adaptación en un futuro acuerdo.</p> <p><i>Medidas previstas:</i> Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en las notas HLM-ENV/09-WP/6, WP/7, WP/8 y WP/9 y otros documentos recibidos de</p>	<p>medidas acordadas multilateralmente y no discriminatorias, evitando acciones unilaterales.</p>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Además, se invitará a la reunión HLM-ENV a considerar, entre otros, si la OACI debería:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) encargar un estudio para hacer avanzar la labor del GIACC relativa a propuestas de estrategias y medidas para reducir las emisiones y, en caso afirmativo, decidir cuál sería el contenido específico del estudio y su plazo de realización, teniendo en cuenta la urgencia de llegar a un acuerdo sobre esta cuestión; b) establecer una norma de emisiones de CO₂ para aeronaves y promover la elaboración e implantación futuras de medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación; c) establecer un proceso para desarrollar un marco de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión HLM-ENV y los resultados de la COP 15, para el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que se llevará a cabo en 2010; e d) incorporar en la postura que se entregará ante la COP 15 la hoja de ruta sobre la aviación y los combustibles alternativos que la Conferencia sobre aviación y combustibles alternativos deberá establecer. 	
<p>Cuestión 3: Medios para medir el progreso</p>	<p><i>Antecedentes:</i> En el seno de la CMNUCC, desde sus inicios, se ha reconocido la necesidad de que las metas sean mensurables, notificables y verificables (MRV), y la medición de las emisiones de la aviación civil internacional ha sido un desafío debido a la dificultad de atribuir dichas emisiones a los Estado en forma individual.</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de un grupo de trabajo del GIACC, los resultados de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14), las deliberaciones que tuvieron lugar durante una reunión técnica para tratar la recopilación de datos de combustible y la información que proporcionó la Secretaría.</p> <p>Entre otras cosas, el GIACC reconoció que los Estados contratantes deberían desarrollar informes anuales detallados sobre las medidas que están tomando para contribuir a alcanzar la meta mundial a la que se aspira. También, reconoció que la OACI debería desempeñar una función de liderazgo en coordinar la recopilación y el análisis de datos obtenidos de todas las fuentes disponibles, aprovechando los arreglos existentes en el marco del Artículo 67 del Convenio de Chicago y las capacidades de elaboración de modelos disponibles en la Organización.</p> <p><i>Medidas previstas:</i> Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/10 y otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones.</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
<p>Cuestión 4: Recursos financieros y humanos</p>	<p><i>Cuestiones financieras generales</i></p> <p><i>Antecedentes:</i></p> <p>En el Programa de acción del GIACC figuran referencias específicas a aspectos relacionados con los recursos financieros y humanos. Concretamente, se reconoce que para el logro de metas que permitan mejorar el rendimiento de combustible (2% anual hasta 2050) “se requerirá invertir de manera considerable en desarrollo tecnológico” (párrafo 10); se propone un conjunto de medidas entre las que figuran “medidas para facilitar el acceso a asistencia, en particular en el caso de los países en desarrollo” (párrafo 14), y “aquellas relativas a la asistencia para los países en desarrollo, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad” (párrafo 15); y se recomienda que “el Consejo desarrolle enfoques que permitan proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación” (párrafo 19).</p> <p>También, en el proceso de la CMNUCC hay varias propuestas que se están examinando y que podrían conducir a cierta forma de gravámenes impuestos al sector de la aviación internacional y asociados a sus niveles de emisión de gases de efecto invernadero. Los fondos recolectados podrían usarse para financiar los procesos de la mitigación y la adaptación en los países en desarrollo. Ya sea como resultado de las negociaciones de la COP 15 de la CMNUCC o a través de algunos mecanismos financieros alternativos propuestos en las deliberaciones de la OACI, existe la posibilidad de que se requiera que la Organización administre fondos asociados a las iniciativas del sector de la aviación internacional en materia de cambio climático.</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>En el documento HLM-ENV/09-WP/11 se resume cómo pueden utilizarse los fondos generados de los ingresos procedentes de los mecanismos financieros relacionados con las emisiones de la aviación.</p> <p><i>Cuestiones internas de la OACI sobre los recursos financieros y humanos</i></p> <p><i>Antecedentes:</i> Durante la 14ª sesión de su 182º período de sesiones, el Consejo estableció un fondo ambiental voluntario a fin de financiar las iniciativas adicionales relacionadas con el medio ambiente que se solicitaron durante el 36º período de sesiones de la Asamblea. Se pidió a los Estados contratantes que contribuyeran al fondo lo antes posible para apoyar estas iniciativas. El fondo tiene la finalidad de cubrir actividades ambientales, incluida la contratación de tres especialistas en medio ambiente, hasta el 2010, pero debido a que hasta ahora las contribuciones son insuficientes, el fondo se agotará a finales de 2009.</p> <p><i>Medidas previstas:</i> Se invitará a la reunión HLM-ENV a que examine las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/11 y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. En particular, se invitará a la reunión HLM-ENV a reconocer la necesidad de contar con recursos adicionales para facilitar la implantación de las todas las medidas recomendadas, incluido el posible establecimiento de un marco financiero para asistir a los países en desarrollo, que deberán tomar los Estados y la Secretaría, así como a</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	recomendar a la OACI que dé los pasos necesarios para responder a este desafío.	
Cuestión 5: Examen del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático – recomendaciones para la COP 15	<p>La finalidad de la reunión HLM-ENV es revisar el Programa de acción, recomendado por el GIACC y examinado por el Consejo, y otras recomendaciones, a fin de que la OACI pueda formular comentarios a la COP 15 que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009.</p> <p><i>Medidas previstas:</i> Se invitará a la reunión HLM-ENV a que examine las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/12 y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Esto, junto con las decisiones previas de la reunión, se presentará en la forma de una declaración, que el Consejo examinará en su 188° período de sesiones, permitiendo a la OACI formular comentarios ante la COP 15, en diciembre de 2009.</p>	