



GRUPO SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (GIACC)

TERCERA REUNIÓN

Montreal, 17 - 19 de febrero de 2009

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES — DÍA 3

**Cuestión 3 del
orden del día: Planificación de las medidas y elementos de política que debe preparar el grupo**

Examen del proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación, celebrada el 16 de febrero de 2009, preparado por el presidente

1. El grupo reanudó y finalizó su examen del proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación, preparado por el presidente, titulado *Metas a las que se aspira: estrategia para el proceso GIACC*. Las deliberaciones se concentraron principalmente en la manera de aplicar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y la necesidad de metas que no se limitaran al rendimiento del combustible.
2. Un miembro señaló que los dos párrafos debían incluirse en el proyecto de informe que se examinará en la reunión GIACC/4 y que debían ir precedidos de una declaración sobre la postura fundamental del grupo, como se menciona claramente en la tercera cláusula preambular del Apéndice K (*Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático*) de la Resolución A36-22 de la Asamblea (*Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*), a saber, 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 así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y con capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. Otro miembro apoyó la propuesta y recomendó que el grupo aceptara dichos principios en lugar de limitarse a reconocerlos como lo había hecho la Asamblea.
3. Un miembro señaló que los dos párrafos combinaban las políticas con la comunicación pública y convino en la necesidad de declaraciones firmes y muy amplias al principio del proyecto de resumen que reflejen los resultados de las deliberaciones del GIACC y orienten los elementos básicos del enfoque del grupo. Mientras compartía esta opinión, otro miembro indicó que si el proyecto de resumen debía utilizarse como comunicado público, no debería tener carácter demasiado técnico ni contener un número elevado de referencias a documentos. Dicha participante señaló que, si bien el título del proyecto de resumen era *Metas a las que se aspira: estrategia para el proceso GIACC*, únicamente el primer párrafo se relacionaba con las metas a las que se aspira; el segundo trataba de vigilancia y notificación. Otro miembro indicó que no se tenía la intención de utilizar los dos párrafos como comunicado público sino más bien indicar la vía para las próximas medidas que deben tomarse.

4. Un miembro indicó que no podían equipararse los principios establecidos en el Convenio de Chicago y los principios y disposiciones que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto dado que trataban de cuestiones diferentes. Indicó que el Convenio de Chicago se limitaba a la aviación civil internacional y no trataba el cambio climático. Un miembro subrayó la importancia de la enmienda propuesta durante las deliberaciones precedentes del proyecto de resumen, a fin de reemplazar la palabra “capacidades” en la segunda frase del primer párrafo por “responsabilidades pasadas” e indicó que le sería difícil aceptar todo texto de compromiso si el principio CBDR no quedaba claramente reflejado en el primer párrafo. Por consiguiente, propuso que se añada la frase “de conformidad con sus responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas” al final de la primera oración. Declaró que dicha redacción era apropiada dado que la OACI y sus Estados contratantes se esforzarían colectivamente para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación en el cambio climático, basándose en responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas, como se establece en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.

5. Un miembro convino en la importancia de reconocer el principio CBDR en el primer párrafo e indicó que la primera oración se basaba en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice A (*Generalidades*), cláusula dispositiva 1 c), y subrayó que debería mantenerse intacto como se había convenido en la Asamblea. Propuso que el principio CBDR quedara reflejado, de preferencia, en la tercera oración del primer párrafo.

6. Otro miembro propuso que se suprimiera por completo la primera oración y se enmendara la segunda añadiendo la frase “De conformidad con el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea” al principio, antes de las palabras “el GIACC recomienda...”.

7. Recordando las dudas que había expresado anteriormente, otro miembro reiteró su opinión de que, de conformidad con las atribuciones del GIACC (véase la nota WP/1, Apéndice B) y la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K, las metas a las que se aspira a escala mundial no se limitaban al rendimiento del combustible. Por consiguiente, consideraba inaceptable la limitación que el primer párrafo imponía a las metas a las que se aspira a escala mundial. Propuso que se enmendara la segunda oración reemplazando la frase “el GIACC recomienda metas colectivas a las que se aspira a escala mundial en forma de rendimiento del combustible” por “el GIACC recomienda metas colectivas a las que se aspira a escala mundial a corto, medio y largo plazo, que orienten el marco de elementos del programa definidos en las atribuciones del GIACC”, manteniendo el resto de la oración (“que no atribuirían obligaciones concretas a cada uno de los Estados”).

8. Un miembro apoyó esta postura y propuesta y recordó que en las atribuciones del Grupo de trabajo 1 se exigía que éste “proporcionara un conjunto de opciones respecto a determinadas metas a las que se aspira a escala mundial en forma de rendimiento del combustible, sus plazos, desafíos y medición...”. El grupo de trabajo debía también examinar las metas a medio plazo en forma de rendimiento del combustible y la posibilidad de crecimiento neutro en carbono y metas a largo plazo, así como reducciones absolutas de las emisiones (véase la nota WP/2, párrafo 3.1). Consideraba que sería un paso hacia atrás si el proyecto de resumen limitaba las metas a las que se aspira a escala mundial a las relativas al rendimiento del combustible, lo que sería inaceptable. Podía apoyar la propuesta de mencionar las responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas en la tercera oración si el texto se redactaba debidamente.

9. Otro miembro apoyó la propuesta de insertar la frase “de conformidad con sus responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas” al final de la primera oración e indicó que esta última se refería al clima mundial, que correspondía al ámbito de la CMNUCC. Dado que también abarcaba el principio CBDR, era apropiado referirse al mismo en la primera oración. Indicó que si el grupo aceptaba la propuesta, entonces, para mayor equilibrio, la primera oración del segundo párrafo podría enmendarse reemplazando “y responsabilidades diferenciadas” por “y circunstancias” de modo

que rezaría “de conformidad con las capacidades y circunstancias nacionales”. También propuso que se reemplazara (en inglés) la palabra “*capabilities*” por “*capacities*” en la segunda oración del primer párrafo para uniformar. Destacó que la referencia, en dicha oración, a las metas a las que se aspira a escala mundial en forma de rendimiento del combustible debería mantenerse, pero no aceptaba el texto utilizado en el párrafo 10 (2) de la Declaración ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte, a saber, “incluso en forma de rendimiento del combustible”, una posibilidad suscitada durante las deliberaciones anteriores sobre el proyecto de resumen. Propuso, además, que se añadiera a la tercera oración, después de la palabra “Estados”, la frase “y la medida en que los Estados desarrollados proporcionan apoyo técnico y financiero a los Estados en desarrollo”. Asimismo, propuso que se introdujera un tercer párrafo para reflejar el texto utilizado en una de las recomendaciones del Grupo de trabajo 3, a saber, “La OACI debería proporcionar, a petición, asistencia y cooperación técnica a los países en desarrollo para la recopilación, procesamiento y difusión de datos”.

10. Un miembro indicó que si se aceptaba la enmienda propuesta al principio de la segunda oración, no sería necesario introducir, en la tercera oración, la frase “y la medida en que los Estados desarrollados proporcionan apoyo técnico y financiero a los Estados en desarrollo”. Dicha participante aprobó otras propuestas formuladas por el orador anterior pues reflejaban fielmente las deliberaciones del grupo.

11. Un miembro apoyó la eliminación propuesta de la primera oración del primer párrafo y la enmienda del principio de la segunda y propuso que se añadiera la frase “de conformidad con sus responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas” después de “en forma de rendimiento del combustible” en lugar del final de la primera oración, como lo había propuesto inicialmente. Añadió que toda medida encaminada a combatir el cambio climático debería basarse en el principio CBDR. Mientras el suministro de asistencia y cooperación técnica a los países en desarrollo constituía parte integrante de CBDR, no reflejaba ese principio en su totalidad.

12. Un miembro reiteró que no apoyaría los dos párrafos si se mencionaban únicamente metas a las que se aspira a escala mundial en forma de rendimiento del combustible e indicó que aceptaría la propuesta de añadir un tercer párrafo sobre suministro de asistencia y cooperación técnica únicamente si se aceptaba la enmienda que había propuesto respecto a la segunda oración del primer párrafo.

13. Otro miembro apoyó las referencias propuestas a “capacidades nacionales” y suministro de asistencia y cooperación técnica a los países en desarrollo si se reflejaba así el compromiso alcanzado la víspera respecto a vigilancia y notificación. Dicha participante recordó que se había también convenido que los Estados deberían notificar anualmente datos sobre su tráfico y consumo de combustible de conformidad con el Artículo 67 (*Transmisión de informes al Consejo*) del Convenio de Chicago.

14. Recordando que el mandato del GIACC, que figura en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K, consistía en elaborar un programa de acción enérgico, un miembro convino en que el grupo no podría limitarse a metas a las que se aspira a escala mundial en forma de rendimiento del combustible. Indicó que, mientras nadie se oponía tales metas, podrían adoptarse numerosas otras estrategias para reducir las emisiones, como se indica en el Apéndice K. Declaró que el programa de acción no sería enérgico si sólo establecía una meta relativa al rendimiento del combustible. No se opondría a que el principio CBDR se mencionara claramente en el primer párrafo. Consideraba, sin embargo, que la referencia al Artículo 67 del Convenio de Chicago en la segunda oración no reflejaba dicho principio, puesto que el Artículo 67 no establecía responsabilidades diferentes para diferentes Estados, sino las mismas obligaciones para todos ellos. No obstante, aceptó la introducción propuesta de un tercer párrafo sobre suministro de asistencia y cooperación técnica a los países en desarrollo que lo necesitaran.

15. Un miembro señaló a la atención la primera oración del segundo párrafo del proyecto de resumen de las deliberaciones y propuso que se eliminaran las palabras “y responsabilidades diferenciadas” que aparecen después de las palabras “capacidades nacionales” dado que las capacidades nacionales eran lo mismo que responsabilidades diferenciadas. Otro miembro propuso que se eliminara por completo la frase “, de conformidad con las capacidades nacionales y responsabilidades diferenciadas” puesto que se había reconocido durante las deliberaciones de la víspera que en virtud del Artículo 67 del Convenio de Chicago todos los Estados contribuirían datos sobre vigilancia e implantación. Un miembro expresó su apoyo a dicha propuesta.

16. Para salvar las diferencias relativas al alcance de las metas a las que se aspira a escala mundial, un miembro propuso que se permitiera a los Estados del Anexo I que lo desearan, que adoptaran metas más amplias que el rendimiento del combustible. Otro miembro recordó que el objetivo del Convenio de Chicago consistía en asegurar un trato justo y equitativo para todo el sector de aviación. Destacó que cuando unas grandes flotas de aeronaves en Estados que no figuran en el Anexo I competían con los Estados del Anexo I, surgían desequilibrios en el mercado, lo que creaba considerables problemas en la comunidad de la aviación. Añadió que el GIACC realizaba su labor en el marco del Convenio de Chicago y que era necesario asegurar que las líneas aéreas pudiesen competir en condiciones justas y equitativas. Otro miembro destacó que el mandato del GIACC consistía en elaborar un programa de acción enérgico que abarcara diversas medidas que los Estados podrían aplicar para reducir las emisiones. No incumbía al grupo decidir qué Estados tenían la obligación de aplicar determinadas medidas. Esta decisión se trataría en otros foros. Otro miembro compartió esta opinión.

17. Se distribuyó luego para fines de análisis un texto revisado que comprendía las mencionadas propuestas de enmienda y observaciones. El presidente indicó que la segunda oración del segundo párrafo debería enmendarse para referirse a “principales economías desarrolladas” en lugar de “principales naciones desarrolladas” a fin de ajustarse al texto de la declaración de la reunión de líderes de las principales economías sobre seguridad de la energía y cambio climático (Toyoko, Hokkaido, 9 de julio de 2008). Un miembro propuso que se enmendara de nuevo la oración añadiendo, al final “asegurándose que se observe la noción de no discriminación”, por los motivos mencionados anteriormente. Otro miembro propuso, en su lugar, la frase “pudiendo cada país determinar la naturaleza de su contribución”.

18. Seguidamente un miembro propuso los cambios siguientes: suprimir la palabra “colectivamente” en la segunda oración del primer párrafo; suprimir las palabras “mundial y colectivo” en la primera oración del segundo párrafo y la palabra “colectivo” en la segunda oración; añadir las palabras “responsabilidades y” en la segunda oración del tercer párrafo, después de la palabra “respectivo”; añadir la expresión “en desarrollo” en la segunda oración del cuarto párrafo, después de “Estados”; y suprimir la expresión “a nivel mundial colectivo” en el quinto párrafo. Consideraba que, dado que actualmente el primer párrafo del proyecto revisado de resumen de las deliberaciones se refería a los principios de no discriminación y responsabilidades comunes pero diferenciadas, no era necesario indicar si las medidas se tomarían colectiva o individualmente. Los Estados interpretarían el texto basándose en su propio entendimiento. Otro miembro rechazó la supresión de las palabras “mundial” y “colectivo” indicando que el GIACC se había creado para elaborar metas a las que se aspira a escala mundial para reducir colectivamente las emisiones de la aviación. Como el grupo lo había aceptado, las metas no atribuirían obligaciones concretas a cada Estado. Otro miembro consideraba que debería suprimirse la palabra “colectivamente” de la primera oración del segundo párrafo, dado que se hacía referencia a medidas de la OACI y sus Estados contratantes. Destacó, sin embargo, que la supresión de las palabras “mundial” y “colectivo” en el resto del texto cambiaría el carácter del informe de la OACI sobre el progreso logrado. Éste se relacionaba con las medidas mundiales para alcanzar las metas y no con las medidas de cada Estado al respecto.

19. Se presentó luego un texto revisado que abarcaba las propuestas y observaciones adicionales, que todos los miembros del grupo consideraron aceptable salvo uno que sostuvo miembro que era muy importante referirse a las responsabilidades respectivas en la segunda oración del tercer párrafo. Sin embargo, aceptaba que se excluyera dicha referencia si, en su lugar, se enmendaba la oración añadiendo, después de “capacidades respectivas”, la frase “y contribuciones a la concentración de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera de los Estados en desarrollo y desarrollados”. Otra participante, miembro del grupo, indicó que apoyaría dicho cambio a condición de que se añadieran las palabras “de la aviación” después de “invernadero”. Otro miembro estaba dispuesto a aceptar la enmienda si se convenía en no enmendar el tercer párrafo de las atribuciones propuestas del Grupo de trabajo sobre elaboración de metas. A falta de tal acuerdo, un miembro propuso, como compromiso, que la segunda oración del segundo párrafo reemplazara el tercer párrafo de las atribuciones. Subrayando que no sacrificaría la noción de crecimiento neutro en carbono en el proyecto de resumen, un miembro indicó que aceptaría dicho compromiso si se añadiera “en particular, respecto al crecimiento neutro en carbono” al final de la segunda oración del segundo párrafo. Como solución más neutra, el presidente propuso que se añadiera “incluidas metas relativas a la neutralidad en cuanto al carbono” al final de dicha oración. Su propuesta fue aceptada.

20. En el Adjunto A figura el texto revisado del proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación, preparado por el presidente, titulado *Estrategia para el proceso GIACC*.

Análisis de elementos faltantes

21. El presidente invitó observaciones sobre lo que el grupo debería esforzarse por cubrir respecto a estrategia, metas, medidas y notificación, antes del final del proceso GIACC, a fin de lograr un programa de acción satisfactorio que cumpliera sus atribuciones (véase la nota WP/1, Apéndice B) y la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K. Se utilizó este último como base para analizar los elementos faltantes.

22. Durante las deliberaciones subsiguientes, se determinó que las áreas y conceptos siguientes merecían examinarse más a fondo:

- 1) metas a medio y largo plazo;
- 2) enfoque sectorial para tratar las emisiones de la aviación internacional, consideradas en el marco de las metas a medio y largo plazo o por separado;
- 3) ampliación del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) de la CMNUCC para abarcar a la aviación internacional;
- 4) labor procedente del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) relativa a la elaboración de modelos y pronósticos para validar las metas del grupo y definir las posibles metas flexibles;
- 5) actualización de la Circular 303 de la OACI (*Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones*), que complementaría la labor del Grupo de trabajo 2;
- 6) validación de datos;
- 7) medidas basadas en criterios de mercado y medidas voluntarias, incluidas las compensaciones en cuanto al carbono, según lo mencionado en el marco de los elementos de programa que figuran en el párrafo 2 de las atribuciones del grupo;

- 8) medidas posibles para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional, contenidas en el informe del Grupo de trabajo 2 (WP/3), que deberían normalizarse con objeto de determinar el papel que podrían desempeñar para alcanzar las metas y cuya prioridad debería establecerse; y
- 9) directrices sobre lo que deberían abarcar los planes de acción de cada uno de los Estados miembros de la OACI a fin de facilitar su preparación.

Respecto al apartado 2) que precede, un miembro indicó que su Estado se oponía a la elaboración, por parte de la OACI, de todo arreglo sectorial a nivel de Estado para las emisiones de la aviación internacional antes de que se estableciera un marco general al respecto en la 15ª Reunión de la Conferencia de las Partes (COP15) de la CMNUCC (Copenhague, diciembre de 2009). No obstante, su Estado podría aceptar que la OACI proporcione orientación a la industria sobre un enfoque sectorial para tratar las emisiones de la aviación internacional. El presidente indicó, basándose en las opiniones expresadas, que sería conveniente explorar un enfoque sectorial para lograr un mejor entendimiento del mismo, pero sin comprometerse a adoptarlo y sin duplicar las medidas que lleva a cabo el CAEP al respecto.

Cuestión 4 del

Orden del día: Planes y calendarios para completar las tareas identificadas

23. El grupo examinó y aprobó una nota preparada por la Secretaría en la que figuran las tareas, con los plazos para su ejecución, para el CAEP y la Secretaría, que se basan en las conclusiones de la reunión GIACC/3 (véase el Adjunto B).

24. La jefa del Grupo para el medio ambiente (C/ENV), que es también secretaria del CAEP, aclaró la labor del CAEP respecto a las medidas basadas en criterios de mercado y recordó que el Comité había elaborado orientación para los Estados a fin de que incorporaran las emisiones de la aviación internacional en sus planes de comercio de derechos de emisión [véase *Orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación* (Doc 9885)], que se había presentado en el 36º período de sesiones de la Asamblea. El CAEP no había previsto otra labor sobre la cuestión hasta haber recibido orientación política de una futura Asamblea. La C/ENV indicó que el Equipo especial sobre medidas basadas en criterios de mercado (MBM) del CAEP estaba preparando orientación sobre el vínculo de los planes de comercio de derechos de emisión que abarcaba a la aviación internacional, que podría presentarse a la reunión del Grupo directivo del CAEP en junio de 2009 y la octava reunión del CAEP en febrero de 2010, cuando se finalizara. Podría presentarse un proyecto de orientación a la reunión GIACC/4. También podría ponerse al alcance del grupo un ejemplar del informe del Equipo especial MBM sobre las posibles compensaciones en cuanto al carbono para reducir los efectos de la aviación en el cambio climático.

25. En respuesta a preguntas planteadas, la C/ENV destacó que el equipo especial MBM estaba únicamente explorando el posible vínculo de los planes de comercio de derechos de emisión que abarcaran a la aviación internacional y no estaba considerando las ventajas o inconvenientes de abarcar a la aviación internacional en dichos planes. Subrayó que ni el equipo especial MBM ni el CAEP como entidad plenaria estaban examinando la posibilidad de un nuevo plan de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional.

Creación de grupos de trabajo

26. El GIACC examinó luego el proyecto de atribuciones y resultados esperados para tres grupos de trabajo propuestos por el presidente a la luz de las deliberaciones del grupo: Grupo de

redacción del informe del GIACC, Grupo de elaboración de metas y Grupo de trabajo sobre medidas económicas.

27. Respecto a la creación de un Grupo de redacción del informe del GIACC, se propuso que, dado que la preparación de dicho informe constituiría una tarea larga y prolongada, sería más apropiado que el secretario y el presidente del grupo elaboraran un proyecto que se distribuiría luego para que lo examinaran los miembros antes de que se considere durante la cuarta reunión. El presidente indicó a este respecto que había propuesto la creación de un grupo de trabajo porque permitiría una más amplia consulta entre los miembros y asegurar un equilibrio en las opiniones expresadas en el informe del GIACC. Propuso que el secretario del grupo preparara el informe, después de lo cual el presidente y el vicepresidente se encargarían de realizar una consulta más amplia. Dicha propuesta fue aceptada.

28. En lo que atañe a las atribuciones del Grupo de elaboración de metas, un miembro propuso que se añadiera la expresión “, entre otras cosas,” después de “respecto a” en el tercer párrafo de modo que dijera “respecto a, entre otras cosas, las tendencias en materia de rendimiento del combustible”. Otro miembro propuso que se insertaran las palabras “y plazos” al final del párrafo. Otro miembro propuso que se suprimiera la palabra “mundial” de modo que se mencionaría únicamente “meta a la que se aspira” y que se añadiera la frase “en el caso de los países que decidieran hacerlo” después “neutralidad en cuanto al carbono”. Dos miembros apoyaron la introducción de dicha frase, mientras que otros dos se opusieron, indicando que dicha idea ya se reflejaba en el texto actual “evaluar el alcance”, que abarcaría el examen de la aplicación de dicha meta. Consideraban que las atribuciones deberían mantenerse amplias y abiertas y que el punto suscitado debería plantearse en el grupo de trabajo. Se propuso luego reemplazar la palabra “mundial” por “opcional”. El presidente aclaró, al respecto, que se tenía la intención de evaluar el alcance para elaborar una meta global a la que se aspira a escala mundial para la neutralidad en cuanto al carbono para la industria y no una meta para cada Estado. Como compromiso, un miembro propuso que se añadiera la frase “reconociéndose que se aplicaría a los Estados con suficientes capacidades” después de “neutralidad en cuanto al carbono”. Otro miembro apoyó dicha propuesta. El miembro que había propuesto que se añadiera la frase “en el caso de los países que decidieran hacerlo” formuló luego una propuesta distinta de que se enmendara el tercer párrafo para que dijera “Evaluar el alcance para contribuir a una meta a la que se aspira a escala mundial en el caso de los países que hayan seleccionado la neutralidad en cuanto al carbono”. A la luz de los comentarios formulados durante el examen, por el grupo, del proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación celebrada el 16 de febrero de 2009, el presidente propuso que se enmendara el tercer párrafo para que dijera: “Evaluar el alcance para medidas y declaraciones adicionales para indicar una fuerte ambición de resolver el problema de las emisiones, incluso en la forma de neutralidad en cuanto al carbono” a fin de ajustarse al segundo párrafo del proyecto de resumen (véase el párrafo 19 anterior). Se aceptó dicha propuesta. Se aprobaron las atribuciones incluida esta enmienda. Quedó entendido que el mencionado tercer párrafo no implicaba que todos los Estados aceptarían una meta a la que se aspira a escala mundial en la forma de neutralidad en cuanto al carbono.

29. En cuanto al Grupo de trabajo sobre medidas económicas, se propuso, con la aceptación del grupo, que se llamara Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado a fin de ajustarse a la terminología de la OACI. También se convino en reemplazar las palabras “medidas económicas” por “medidas basadas en criterios de mercado” en el primer párrafo de las atribuciones y que se eliminaran las palabras “para más amplia labor”. El GIACC aprobó las atribuciones con los mencionados cambios.

30. Respecto a una propuesta de que los grupos de trabajo, en particular el Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado, mantuvieran interacciones más amplias con la industria por intermedio del Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG), el presidente indicó que, si bien se trataba de una propuesta útil, incumbiría al grupo de trabajo decidir tal contacto con la industria y la manera de hacerlo en lugar de incluir dicho aspecto en sus atribuciones.

31. En los Adjuntos C y D figuran los textos revisados de las atribuciones de los dos grupos de trabajo.

32. A raíz de consulta entre los miembros, se convino en la composición siguiente del Grupo de elaboración de metas y el Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado:

Grupo de elaboración de metas: Estados Unidos y Brasil como copresidentes
Alemania, Australia (asesor), China, Francia (asesor), India,
Japón, Reino Unido y Sudáfrica como participantes

Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado: copresidentes por determinar
Australia, Brasil (asesor), Canadá, Estados Unidos (asesor),
y Francia como participantes

33. El presidente señaló que sería útil que participaran no sólo los miembros del GIACC sino también sus asesores e indicó que los grupos de trabajo seguían abiertos para acoger a otros miembros.

**Cuestión 1 del
orden del día: Asuntos administrativos**

**Establecimiento de la fecha para la reunión GIACC/4 y la reunión de alto nivel para examinar el programa de acción del GIACC que se recomienda
Programa de acción**

34. Refiriéndose al punto planteado en la reunión anterior sobre el cambio de fecha de la reunión GIACC/4, el Presidente del Consejo indicó que sería posible celebrar dicha reunión durante la última semana de mayo de 2009 en lugar del 1 al 3 de junio de 2009. Si el grupo consideraba otras fechas para la reunión, sería necesario verificar de nuevo con la Secretaría. El presidente indicó que se prefería modificar las fechas para la reunión GIACC/4, adelantándolas de una semana, para la última semana de mayo de 2009, aunque quedaba un plazo limitado para finalizar la labor del grupo, que estaba orientado en parte por la reunión de alto nivel que se había pedido en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K. Indicó, al respecto, que el GIACC estaba integrado por quince Estados, muchos de los cuales coincidían con los 36 Estados representados en el Consejo. Así, muchos de los 190 Estados contratantes de la OACI no estaban representados en el proceso GIACC. Por consiguiente, era necesario señalar el programa de acción previsto del GIACC a la atención de los Estados antes de presentarlo en la reunión COP15 de la CMNUCC (Copenhague, diciembre de 2009).

35. El secretario del GIACC subrayó la necesidad de tener presente que si se celebraba la reunión GIACC/4 en la primera semana de junio de 2009 como estaba programado y la reunión de alto nivel en la primera semana de septiembre de 2009, según lo propuesto, entonces una vez traducido el informe final del grupo y distribuido a los Estados, los participantes en la reunión de alto nivel no tendrían tiempo suficiente para presentar notas de estudio para la traducción. Propuso, a la luz del calendario reducido, que el informe de la reunión GIACC/4 se produjera únicamente en inglés de modo que los participantes en la reunión de alto nivel tendrían una o dos semanas para presentar notas de estudio para la traducción. El secretario del GIACC indicó que si se celebraba la reunión de alto nivel en la segunda semana de octubre de 2009 en lugar de la primera semana de septiembre de 2009, como se propuso, se contaría con un plazo de preparación más amplio para dicha reunión. Sin embargo, se contaría con menos tiempo para finalizar el informe sobre la reunión de alto nivel y presentarlo al Consejo antes de la reunión COP15 de la CMNUCC (Copenhague, diciembre de 2009).

36. Durante las deliberaciones que siguieron, un miembro indicó que preferiría que la reunión GIACC/4 tuviese lugar en la última semana de mayo de 2009 y la reunión de alto nivel durante la

segunda semana de octubre de 2009, de modo que la primera contara con más tiempo para finalizar su labor. Otro miembro declaró que la celebración de la reunión GIACC/4 en la última semana de mayo de 2009 causaría mucha presión para el grupo y propuso que se aplazara a finales de junio de 2009. Si de ese modo no se contara con tiempo suficiente para celebrar la reunión de alto nivel antes de la reunión COP15 de la CMNUCC, entonces podría considerarse la posibilidad de celebrarla más tarde. Indicando que había ciertas ventajas en celebrar la reunión de alto nivel después de la COP15 de la CMNUCC, indicó que permitiría al GIACC tener una visión más amplia de las negociaciones para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kyoto. Otros dos miembros apoyaron la celebración de la reunión de alto nivel después de la COP15 de la CMNUCC dado que facilitaría las deliberaciones del GIACC. Un miembro se opuso a la celebración de la reunión de alto nivel después de la COP15 de la CMNUCC y destacó la necesidad de que los Estados contratantes de la OACI apoyaran el programa de acción del GIACC antes de presentarlo a la reunión COP15 de la CMNUCC. Otro miembro compartió esta opinión.

37. El Presidente del Consejo recordó al grupo que el Consejo lo había creado de conformidad con las instrucciones del 36° período de sesiones de la Asamblea, como se indica en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K, cláusula dispositiva 2 a). Indicó que el Consejo examinaría el informe de la reunión GIACC/4 antes de celebrarse la reunión de alto nivel prevista. El Consejo decidiría la fecha de dicha reunión durante el próximo 186° período de sesiones. Si el GIACC recomendaba la celebración de una reunión de alto nivel en octubre de 2009 y así lo aceptaba el Consejo, éste tendría entonces que examinar el informe de la reunión GIACC/4 durante su 187° período de sesiones (8 de junio - 3 de julio de 2009), dado que su 188° período de sesiones sólo tendría lugar en octubre/noviembre de 2009. El Presidente del Consejo subrayó que, mientras la opinión del GIACC respecto a la fecha de la reunión de alto nivel era importante para el Consejo, éste tomaría la decisión final.

38. El Presidente del Consejo indicó que, basándose en el programa de reuniones del Consejo y otros órganos, la mejor posibilidad para despejar las inquietudes planteadas respecto a las fechas de la reunión GIACC/4 consistía en adelantarla del 1 al 3 de junio de 2009 a la última semana de mayo de 2009. Esto daría a los grupos de trabajo del GIACC unos tres meses para finalizar sus tareas. Otra posibilidad podría ser celebrarla en la segunda semana de junio de 2009 y cambiar las fechas de las reuniones del Consejo que debían celebrarse en ese momento. De todos modos, el informe de la reunión GIACC/4 debería presentarse al Consejo para que lo examine durante dicho 187° período de sesiones. El Presidente del Consejo destacó la necesidad de que el grupo decida la fecha de su cuarta reunión ahora de modo que el Consejo la tomara en cuenta al deliberar sobre la fecha de la reunión de alto nivel. Indicó, al respecto, que podría decidir, en principio, celebrar dicha reunión en la segunda semana de octubre de 2009.

39. El presidente indicó que el cambio de las fechas de la reunión GIACC/4 a la segunda semana de junio de 2009 no resolvería el problema dado que los órganos subsidiarios de la CMNUCC se reunirían del 1 al 12 de junio de 2009. Respecto a un punto que se suscitó, aclaró que la programación de la reunión GIACC/4 no afectaría a la de la reunión de alto nivel por cuanto sería todavía posible celebrar esta última en la primera semana de septiembre de 2009 o la segunda semana de octubre de 2009. El secretario del GIACC indicó que el cambio de las fechas de la reunión GIACC/4 a la segunda semana de junio de 2009 limitaría el tiempo a disposición de los Estados para leer el informe del grupo y presentar notas a la reunión de alto nivel.

40. A la luz de las deliberaciones, se convino en celebrar la reunión GIACC/4 en la última semana de mayo de 2009 a menos que los miembros notificaran al secretario del grupo conflictos de programación, antes del 26 de febrero de 2009, en cuyo caso se seleccionaría otra fecha. Ninguna notificación por un miembro se consideraría como una aceptación.

Elección del presidente y vicepresidente de la reunión GIACC/4

41. A raíz de una presentación de candidatura por el Capitán M.A. Jamjoom (Arabia Saudita), el grupo eligió al Sr. G. López Meyer (México) como su presidente y al Sr. J. Doherty (Australia) como su vicepresidente para la cuarta reunión.

Cierre de la reunión

42. La presidenta actual agradeció al Presidente del Consejo su apoyo continuo al proceso GIACC, a los intérpretes, su extraordinaria asistencia, a la Secretaría, especialmente al secretario del GIACC y a su personal, sus infatigables esfuerzos, y a los participantes en el GIACC sus valiosas contribuciones.

— — — — —

APPENDIX A

Draft for Discussion

A way forward in the GIACC process
(19/2/09)

GIACC acknowledged the principles of non-discrimination and equal and fair opportunities to develop international aviation set forth in the Chicago Convention, as well as the principles and provisions on common but differentiated responsibilities and respective capacities under the UNFCCC and the Kyoto Protocol. ICAO and its Contracting States will strive to limit or reduce the impact of aviation greenhouse gas emissions from international aviation on the global climate.

GIACC recommends a strategy based on global aspirational goals. Agreement was reached to pursue goals in the form of fuel efficiency. Further consideration will be given in GIACC/4 to the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including goals for carbon neutrality.

Under the recommended strategy, goals would not attribute specific obligations to individual States. The different circumstances, respective capacities and contribution of developing and developed States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will affect how each contributes to the global goals. ICAO will provide a basket of measures from which States may choose including measures to facilitate access to assistance, particularly for developing countries.

ICAO will develop and implement a mechanism under Article 67 of the Convention to collect annually from States monitoring and implementation data that measures and evaluates progress towards achieving these global aspirational goals. ICAO will provide technical assistance in the reporting process, particularly to developing countries.

The progress achieved on a global level will be reported by ICAO on a triennial basis.

Conclusions from GIACC/3	ICAO Secretariat Tasks	Deadline
1 ICAO Secretariat should further explore the communication and coordination between IMO and ICAO	ICAO Secretariat will explore and report the status	GIACC/4 and on-going (Jun 2009)
2 GIACC noted the importance of effective presentations at COP15 of GIACC's work from ICAO and States	ICAO Secretariat, building upon GIACC work, to prepare material and present it at COP15	COP15 (Dec 2009)
3 ICAO will develop a reporting mechanism under Article 67 of the Convention to annually collect traffic and fuel consumption data from Member States	ICAO Secretariat, in coordination with CAEP, will explore ways of enhancing collection of data, formats, etc. necessary to measure emissions performance, taking into account existing guidances	GIACC/4 and on-going
4 ICAO Secretariat should continue to provide technical assistance to States in the reporting procedures	ICAO Secretariat will explore the technical assistance for States on data collection, monitoring and reporting	GIACC/4 and on-going
5 The progress achieved on a collective global level will be reported by ICAO (Not yet discussed in detail)	ICAO Secretariat will support and report the progress to other fora	GIACC/4 and on-going
6 ICAO Secretariat agreed to research ICAO's role in the 1970s oil crisis and report back to GIACC/4	ICAO Secretariat will report back to GIACC/4	GIACC/4

	Conclusions from GIACC/3	CAEP Tasks	Deadline
1	<p>Timeline will use 2012, 2020 and 2050 in line with IPCC, and requests information from CAEP on environmental trends/goals assessment</p>	<p>(CAEP's timeline is 2016, 2026 and 2036). CAEP will provide information for 2012, 2020 and 2025 based on interpolation of existing data. It can make an outline of possible scenarios based on broad brush assumptions for 2050 including what would happen under different alternative fuels uptake</p>	<p>GIACC/4 (Jun 2009)</p>
2	<p>CAEP is asked to address the development of a new efficiency metric that takes into account alternative fuels</p>	<p>CAEP will further explore the fuel efficiency metric that could take into account the net life cycle environmental benefits of alternative fuels</p>	<p>Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)</p>
3	<p>CAEP is asked to consider fuel conversion factors between existing fuels and potential biofuels</p>	<p>CAEP will advise on the timing for undertaking this task, with interaction with IPCC, our initial expectation is that this could be done by 2013 but it depends on rate of development of alternative fuels</p>	<p>Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)</p>
4	<p>To ensure consistency for average passengers weight across carriers on a route was identified as a possible topic for review by CAEP</p>	<p>CAEP will consider the possible average weight for passengers</p>	<p>Initial report to GIACC/4</p>
5	<p>Secretariat is asked to raise with CAEP the question of setting a CO2 Standard</p>	<p>CAEP will consider the case for developing a CO2 Standard for aircraft engines, recognising the interest shown in GIACC</p>	<p>Initial view by GIACC/4, and respective work may be included in CAEP/9 task</p>
6	<p>CAEP is asked to consider the GIACC-WG2 report in setting priorities for related tasks such as the update of Circular 303</p>	<p>The GIACC menu of measures provides indication of high level options and will be brought to the attention of CAEP. CAEP is working on the new guidance updating Circular 303, and studies on Market-Based Measures.</p>	<p>Progress report on documents by CAEP SG (Jun 2009); Documents to be published after CAEP/8 (Feb 2010)</p>

APPENDIX C

GOALS DEVELOPMENT GROUP

Chairs: Nancy Lobue (USA), Marcos Vinicius Pinta Gama (Brazil)

TERMS OF REFERENCE

- For the short term global aspirational goal for, *inter alia*, fuel efficiency, review available data to determine whether the 2% per year indicative figure supported at GIACC/3 is the most appropriate;
- Progress the development of possible medium and long-term global aspirational goals based upon fuel efficiency in consultation with CAEP and on consideration of available data on industry trends and relevant forecasts;
- Assess the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including in the form of carbon neutrality;
- Review other goals provided by industry and others with respect to level of ambition for addressing emissions from international aviation.

DELIVERABLES

- A Report to GIACC/4 with options and supporting information.

Members:

Mr. Schmidt (Germany) and Mr. Bilas (Adviser of Germany)
Mr. Dierikx (Netherlands)
Mr. Bekebrede (Adviser of France)
Ms. Mpumi Mpofu (South Africa)
Mr. Takiguchi (Japan)
Mr. R.P. Sahi (India)
Mr. Southgate (adviser Australia)
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Dr. Demuren (Nigeria)
Mr. Lopez Meyer (Mexico)
Mr. Silveira (Adviser to Brazil)

MARKET BASED MEASURES WORKING GROUP

Chairs: Mr. Paul Schwach (France)

TERMS OF REFERENCE

- Explore options on Market Based Measures to assist a program of action to address emissions from International Aviation having regard to:
 - recent announcements of industry proposals and different scenarios available;
 - work already conducted within ICAO and the importance of avoiding duplication;
 - explore the scope of what can be achieved through market-based measures and related metrics;

DELIVERABLES

- Report advising GIACC/4 on options for further work.

Members:

Mr. Burleson (Adviser to US)
Ms. Gravitis-Beck (Canada)
Mr. Doherty (Australia)
Mr. Fajardo (Adviser to UK)
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Mr. Shimizu (Adviser to Japan)
Mr. Luis Brettas (Adviser to Brazil)