

# ASAMBLEA 38º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2013

## SESIONES PLENARIAS

**Actas**



*Aprobado por la Asamblea  
y publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**



# ASAMBLEA 38º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2013

## SESIONES PLENARIAS

**Actas**



*Aprobado por la Asamblea  
y publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,  
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas  
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 10023, *Actas de las sesiones plenarias***

Núm. de pedido: 10023  
ISBN 978-92-9249-642-5

© OACI 2014

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de  
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su  
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa  
y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ÍNDICE

*Página*

<b>Acta de la primera sesión, martes 24 de septiembre de 2013 a las 1100 horas</b> .....	1
Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo.....	1
Discurso de su Señoría el Sr. Laurent Blanchard, alcalde de la ciudad de Montreal.....	4
Discurso de la Excelentísima Sra. Pauline Marois, Primera Ministra de Quebec .....	6
Discurso de la Excelentísima Sra. Lisa Raitt, Ministra de Transporte, en representación del Gobierno del Canadá .....	7
Mensaje previamente grabado en vídeo del Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas.....	10
Aprobación del orden del día.....	10
Creación de los Comités y Comisiones.....	10
— Creación de los Comités de Credenciales, Ejecutivo y Coordinador y de las Comisiones Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa .....	10
Traslado de asuntos a los comités y comisiones .....	10
Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo .....	11
— Plazo de notificación de candidaturas para la primera y la segunda parte de la elección del Consejo.....	11
— Número máximo de Estados miembros que serán elegidos en cada parte de la elección.....	11
<b>Acta de la segunda sesión, martes 24 de septiembre de 2013 a las 1500 horas</b> .....	13
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto .....	13
— Aprobación del informe provisional oral del Comité de credenciales.....	13
Elección del Presidente de la Asamblea .....	14
Elección de los cuatro Vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las Comisiones.....	15
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros .....	16
<b>Acta de la tercera sesión, miércoles 25 de septiembre de 2013 a las 0920 horas</b> .....	17
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto .....	17
— Aprobación del informe oral del Comité Ejecutivo sobre la Cuestión 10 .....	17
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros .....	18
<b>Acta de la cuarta sesión, sábado 28 de septiembre de 2013 a las 0900 horas</b> .....	19
Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo .....	19
— Primera y segunda partes de la elección .....	19

— Plazo para la presentación de candidaturas para la tercera parte de la elección .....	22
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros .....	22
<b>Acta de la quinta sesión</b> , martes 1 de octubre de 2013 a las 1400 horas .....	23
Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo .....	23
— Tercera parte de la elección .....	23
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros .....	25
<b>Acta de la sexta sesión</b> , viernes 4 de octubre de 2013 a las 0900 horas .....	27
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto .....	27
— Aprobación de los Informes de la Comisión Económica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 39 a 44 .....	27
— Aprobación del Informe de la Comisión Jurídica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 45 a 48 .....	28
— Aprobación del Informe de la Comisión Administrativa sobre la sección Generalidades y las cuestiones 49 a 60 .....	29
— Aprobación de los Informes de la Comisión Técnica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 26 a 38 .....	30
— Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la sección Generalidades y las cuestiones 11, 18 y 19; cuestiones 12 a 16; cuestiones 20 a 25; y cuestión 17 .....	33
— Aprobación del Informe final del Comité de Credenciales .....	44
Delegación de autoridad para la aprobación de las actas .....	44
Votos de agradecimiento.....	44

LISTA DE CUESTIONES DEBATIDAS POR LA PLENARIA

Cuestión	Septiembre				Octubre	
	24 AM	24 PM	25 AM	28 AM	1 PM	4 AM
	1	2	3	4	5	6
1. Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo	X					
2. Aprobación del orden del día	X					
3. Creación de los Comités y Comisiones	X					
4. Traslado de asuntos a los comités y comisiones	X					
5. Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	X			X	X	
6. Elección del Presidente de la Asamblea		X				
7. Elección de los cuatro Vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las Comisiones		X				
8. Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros		X	X	X	X	
9. Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto - Comisión Económica - Comisión Jurídica - Comisión Administrativa - Comisión Técnica - Comité Ejecutivo - Comité de Credenciales		X	X			X
Delegación de autoridad al Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas pendientes del Comité Ejecutivo y la Plenaria						X





**Acta de la primera sesión**  
(martes 24 de septiembre de 2013, a las 1100 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 1: Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo
  - Discurso de su Señoría el Sr. Laurent Blanchard, alcalde de la ciudad de Montreal
  - Discurso de la Excm. Sra. Pauline Marois, Primera Ministra de Quebec
  - Discurso de la Excm. Sra. Lisa Raitt, Ministra de Transporte, en representación del Gobierno del Canadá
  - Mensaje previamente grabado en vídeo del Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas
2. Cuestión 2: Aprobación del orden del día
3. Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones
  - Creación de los Comités de Credenciales, Ejecutivo y Coordinador y de las Comisiones Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa
4. Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones
5. Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo
  - Plazo de notificación de candidaturas para la primera y la segunda parte de la elección del Consejo
  - Número máximo de Estados miembros que serán elegidos en cada parte de la elección

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 1: Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo**

1. El Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González, en su calidad de Presidente provisional de la Asamblea, declaró inaugurado el 38° período de sesiones y pronunció el siguiente discurso:

“Tengo el honor de declarar inaugurado este 38° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En nombre del Consejo de la OACI, del Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, y de los miembros de esta Asamblea, doy una cordial bienvenida a tres distinguidas personalidades aquí

presentes: la Excelentísima Señora Lisa Raitt, Ministra de Transporte, del Canadá, la Excelentísima Primera Ministra de Quebec, Sra. Pauline Marois; y Su Señoría el Alcalde de la ciudad de Montreal, Sr. Laurent Blanchard.

Doy, asimismo, la bienvenida a los representantes de organizaciones internacionales y otros participantes de todo el mundo cuya meta común es el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

Estoy convencido de que a esta Asamblea se la considerará como el puente entre un trienio de transformación y un compromiso con respecto a la sostenibilidad del sistema de transporte aéreo mundial.

Desde la última Asamblea, hemos desarrollado, adoptado y, en algunos casos, empezado a implantar programas y políticas para abordar la duplicación del tránsito prevista para el año 2030 y después.

La 12ª Conferencia de navegación aérea apoyó un plan mundial de navegación aérea revisado y armonizado con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación, que también fue objeto de revisión. Conjuntamente, los dos planes permitirán mejorar sustancialmente la seguridad operacional y la eficiencia de los viajes por vía aérea en todo el mundo.

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación produjo una estrategia mundial para seguir incrementando la seguridad de la aviación en tierra y a bordo. Con esta estrategia se minimizan las repercusiones en los costos que tienen para las líneas aéreas y los aeropuertos las medidas de seguridad, mejorando al mismo tiempo la experiencia de viaje de los pasajeros.

Por su parte, la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo recomendó que se elaborara una visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional. Esto incluye los aspectos clave de derechos de tráfico y propiedad y control de los transportistas aéreos. Además, la Conferencia abrió el camino hacia una mayor convergencia normativa entre los Estados en cuanto a competencia leal, impuestos y protección del consumidor.

Con respecto al medio ambiente, se ha progresado considerablemente en lo que se refiere a las metas mundiales a las que se aspira, los planes de acción de los Estados, los combustibles alternativos sostenibles y las medidas de mercado. Con esto, no me cabe duda de que, sistemática y progresivamente, reduciremos nuestra huella mundial en el medio ambiente.

Todos estos resultados se lograron en un período relativamente breve y son realmente notables. Además, sientan las bases de la sostenibilidad a largo plazo del sistema mundial del transporte aéreo.

Por sostenibilidad entendemos operaciones de transporte aéreo que son sobre todo y ante todo seguras, protegidas, eficientes y ecológicas. Operaciones que tienen además un rendimiento aceptable de la inversión para las partes interesadas; que dan apoyo a economías competitivas y promueven al mismo tiempo un desarrollo regional equilibrado, y que permiten a la industria superar los obstáculos presentes y futuros que se interponen en el avance de un sistema de transporte aéreo económicamente viable.

En el centro de la sostenibilidad está la conectividad, es decir, la capacidad de transportar a pasajeros y artículos a la mayor cantidad de puntos de destino posibles, lo más rápido posible, de manera continua, integrada y rentable.

Lograr óptima conectividad es una tarea compleja que representa un desafío.

Debemos desarrollar nuevas aeronaves y nuevas tecnologías de navegación aérea para que las operaciones sean incluso más seguras, más ecológicas y más eficientes. No necesariamente aeronaves más grandes, sino que nuevos tipos de aeronaves que produzcan saltos cuánticos en la productividad y la eficiencia; aeronaves con sistemas de navegación integrados que puedan aumentar significativamente el número de operaciones de vuelo en un espacio aéreo determinado.

Debemos centrarnos en la conveniencia del pasajero. El concepto de punto de control del futuro capta la esencia de lo que deberíamos lograr – seguridad de la aviación óptima y facilitación óptima, sin comprometer ninguna. Incluso ahora, y más en el futuro, la tecnología de la información puede ayudarnos a lograr estos dos objetivos sin poner en peligro la privacidad de aquellos que viajen por vía aérea.

Debemos volver a incorporar en la ecuación total del transporte las ventajas de la intermodalidad. Los viajes por vía aérea seguirán siendo, sin duda, el modo de transporte preferido para largas distancias. El hecho de garantizar un mayor grado de interoperabilidad con el transporte por tierra que se utiliza en el caso de distancias menores mejorará inevitablemente la eficiencia global de todas las formas de transporte.

Finalmente, debemos ocuparnos seriamente de los aspectos políticos y normativos que nos permitirían avanzar más hacia la sostenibilidad.

Uno de estos aspectos es el multilateralismo. Desde que se firmó el Convenio de Chicago en 1944, los Estados han concertado acuerdos de reciprocidad esencialmente bilaterales. Ahora, sin embargo, vivimos en un mundo completamente interconectado. Los problemas económicos y sociales son verdaderamente mundiales en su alcance y requieren soluciones mundiales. Tal vez ha llegado el momento de que la comunidad de la aviación avance decididamente hacia el multilateralismo en relación con los aspectos de reglamentación y económicos.

Esto plantea obviamente la cuestión de la soberanía nacional. El Artículo 1 del Convenio de Chicago consagra la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo. En este contexto, adherirse oficialmente a un foro multilateral como la OACI debería considerarse como un acto de soberanía nacional. Del mismo modo, aumentar el nivel y el alcance del multilateralismo debería considerarse también como otra expresión de soberanía nacional, una que beneficia tanto a los Estados como a la comunidad mundial en términos más amplios.

El financiamiento de los enormes proyectos de infraestructura necesarios para acomodar el crecimiento del tráfico de pasajeros y carga constituye otra consideración clave respecto de la sostenibilidad a largo plazo. Cuando los Estados son los propietarios de las instalaciones, la participación del sector privado en el diseño, la construcción y la gestión de la infraestructura del transporte aéreo representa una propuesta sólida. Los Estados se benefician con infraestructura moderna con un costo bajo o nulo; pueden decidir gastar en prioridades nacionales más urgentes; y pueden retener el control de las instalaciones.

Además está la relación entre la reglamentación y la liberalización. Actualmente hay un deseo comprensible de reformar la reglamentación para abordar la disparidad y desigualdad generales en la cadena de valor del transporte aéreo. ¿Debemos volver a considerar la desregulación? Tal vez. Sin embargo, lo que queda claro es que todas las partes interesadas deberían beneficiarse mediante un marco normativo y jurídico que aliente la estabilidad y la prosperidad.

Para eso, es preciso que cuestionemos cualquier actitud o forma anticuada de pensar que obstaculice el progreso. Debemos considerar la adaptación de nuestra reglamentación a las realidades operacionales, políticas y económicas, porque, ya sea que se trate de los Estados o la industria, lo que todos queremos y necesitamos son soluciones globales, basadas en el diálogo y la cooperación.

El único foro que puede proporcionar soluciones mundialmente armonizadas, de manera sistemática y eficiente, es la OACI. En el período transcurrido desde 1998, cuando fui por primera vez designado miembro del Consejo de la OACI, he llegado a conocer y respetar el profesionalismo del personal de la Organización y la calidad esencial de su trabajo. Asimismo, soy consciente de que para que la OACI siga desempeñando su función de liderazgo y proporcionando orientación, necesitamos una organización bien equipada, bien gestionada y bien financiada.

Como ustedes saben, esta es mi última Asamblea como Presidente del Consejo. Les puedo decir, sinceramente, que los últimos siete años han sido los más memorables y gratificantes de mi carrera en la aviación y de mi vida.

Quiero agradecer a todos los que han compartido su sabiduría, amistad y aliento, para que yo pudiera cumplir con mis responsabilidades de la mejor manera posible. Ha sido verdaderamente un honor y un privilegio.

Deseo expresar además mi sincero agradecimiento a todos los Estados miembros y a la comunidad de la aviación mundial por su constante apoyo, inspiración y dedicación a la causa en la que todos creemos – un sistema mundial de transporte aéreo seguro, protegido y sostenible.

El próximo año, la OACI celebrará el 70° aniversario de la firma del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. El Convenio fue un acto de fe en el poder del diálogo y la cooperación entre los Estados y la industria para garantizar el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo en todo el mundo.

Esa confianza ha resistido la prueba del tiempo. Los viajes por vía aérea son hoy más seguros y más eficientes que nunca antes gracias al espíritu de colaboración que ha inspirado a todos los que nos antecedieron.

Espero que esta misma atmósfera de cooperación y entendimiento inunde este 38° período de sesiones de la Asamblea y podamos así configurar juntos el futuro de la aviación civil para todos los que vendrán después de nosotros”.

### ***Discurso de su Señoría el Sr. Laurent Blanchard, alcalde de la ciudad de Montreal***

2. Me complace darles una cordial bienvenida a Montreal, con ocasión del 38° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Desde su establecimiento en nuestra ciudad hace más de 65 años, la OACI ha sido una fuente de gran orgullo para los habitantes de Montreal. Considérense, todos, en su casa.

Para el alcalde de una gran metrópolis es siempre un verdadero privilegio dirigirse al mismo tiempo a los representantes de cerca de 200 naciones. Me gustaría aprovechar esta oportunidad, en nombre de la ciudad de Montreal, para agradecer a los Gobiernos del Canadá y de Quebec por la función destacada que desempeñaron para asegurar que la Sede la OACI se mantuviera en Montreal. Montreal, ciudad cosmopolita con una ventana al mundo, tiene el gran honor de ser anfitrión de un organismo de las

Naciones Unidas. Muy pocas ciudades en el mundo tienen este honor. El nuevo acuerdo entre el Canadá y la OACI nos permitirá mantener una excelente relación hasta 2036, como mínimo. Como alcalde de Montreal, estoy encantado con esta buena noticia. En nombre de todos los residentes, extendiendo a ustedes los mejores saludos y deseo a la OACI, su personal y familiares, una estadía alegre y productiva aquí con nosotros.

Más aún, tengo el gran placer de anunciar que hoy la Junta de Directores de la Sociedad de Transportes de Montreal ha respondido favorablemente a la solicitud de la Ciudad de Montreal al aprobar una adición a la señalización de identificación de la estación de metro Square Victoria. A partir de ahora, se incluirá una referencia a la OACI en los letreros de identificación de esta estación que presta servicio al barrio internacional y que se encuentra debajo de nuestros pies. La estación se llamará 'Square Victoria-OACI'. Esta adición, que es altamente simbólica, nos permitirá destacar la importancia de la Organización y consolidar aún más el carácter internacional de Montreal. Al mismo tiempo, los habitantes de Montreal y, en particular, los usuarios del metro, serán más conscientes de la OACI y de las Naciones Unidas en nuestra ciudad. Incluso después de 65 años, ustedes son todavía una especie de tesoro escondido en Montreal, pero estamos muy orgullosos de su presencia aquí.

Cada tres años, su Asamblea nos brinda la oportunidad de deliberar acerca de temas importantes. Este principio se aplicará, sin duda, al período de sesiones de 2013, ya que la aviación civil, como sabemos, está enfrentando algunos desafíos difíciles. Estoy seguro de que encontrarán soluciones comunes e internacionalmente viables frente a problemas de seguridad operacional, seguridad de la carga, políticas económicas y cambio climático. El sector de la aviación civil tiene una función crucial cuando se trata de garantizar que los países y sus ciudades funcionen sin problemas.

El sector de la aviación civil contribuye a la expansión económica, la captación de talento, el desarrollo de redes mundiales y la creación de riqueza, promoviendo al mismo tiempo la circulación de personas e ideas, aspectos vitales todos que contribuyen a la reputación de una ciudad.

Montreal, como ustedes saben, es indudablemente la capital mundial de la aviación civil, lo cual la pone en una situación natural para reunir todas las habilidades, servicios, conocimientos especializados e instrucción pertinentes. Estos son atributos importantes para la continuación de este sector económico que debe mantenerse a la vanguardia de la tecnología y la investigación y desarrollo.

En un mundo en constante cambio y más urbanizado, las ciudades deben competir entre sí para atraer empresas, inversiones, organizaciones internacionales, eventos a gran escala y creación de empleo. La presencia, en estas circunstancias, de una organización prestigiosa como la OACI es vital para mantener el atractivo y la ventaja competitiva de nuestra ciudad.

Deseo destacar además que Montreal es la única ciudad de América del Norte que es anfitriona de la sede de más de 60 organizaciones internacionales y cerca de 90 Consulados y delegaciones diplomáticas, por lo cual, y con toda razón, sus habitantes deben sentirse orgullosos.

Para terminar, Sr. Presidente del Consejo de la OACI, Roberto Kobeh González, y Sr. Secretario General, Raymond Benjamin, me gustaría agradecerles por ser asociados ejemplares en la consolidación de la reputación internacional de la ciudad. Y repito una vez más, aunque ya lo saben, pueden contar con nuestra ciudad, incluso cuando se trata de multas.

Me gustaría, asimismo, agradecer través de ustedes a más de 500 funcionarios públicos internacionales y miembros del personal de su gran institución. Su presencia y trabajo ayudan a que Montreal sea una ciudad cosmopolita y una ciudad del saber.

Bravo y gracias. Confío en que sus deliberaciones serán provechosas y en el éxito de su labor en este 38° período de sesiones de la Asamblea.

Les deseo una agradable estadía en Montreal y espero que encuentren el tiempo para disfrutar de los numerosos encantos de nuestra ciudad.

3. En nombre los Delegados y participantes en la Asamblea, el Presidente del Consejo agradeció sinceramente al alcalde de Montreal por la hospitalidad que su ciudad había demostrado desde que habían llegado. Asimismo, aprovechó la oportunidad para destacar lo mucho que se valoraba el apoyo constante de la administración del alcalde y la comunidad local para que todos se sintieran en casa durante la estadía en Montreal.

***Discurso de la Excelentísima Sra. Pauline Marois, Primera Ministra de Quebec***

4. Es para mí un placer participar en la apertura de este 38° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Les doy la bienvenida a Montreal y a Quebec.

Para empezar, quiero decirles lo feliz que estoy de que la OACI se quede en Montreal. Quebec tiene el orgullo de haber sido anfitrión de esta prestigiosa institución internacional desde su creación. Como Primera Ministra tengo otra razón especial para estar feliz de que la OACI siga en Montreal. Mi Gobierno tiene la intención decidida de luchar por cada puesto. Esta es mi obsesión. En consecuencia, pueden comprender lo feliz que me siento de que la Sede de la OACI se mantenga en Montreal y de que todo su personal y expertos sigan siendo parte de nuestra economía.

Más que nunca, la aviación civil es el nexo que aún a numerosos elementos de carácter mundial: la economía, la seguridad operacional, la tecnología, los asuntos de carácter social y el medio ambiente. La OACI debe abordar los complejos desafíos que estos elementos plantean y que han surgido con el crecimiento de la aviación civil en prácticamente todos los sectores de la actividad humana. La magnitud de estos desafíos y el impacto internacional que tienen nos recuerdan lo necesaria que es la OACI y la función esencial que desempeña, al igual que las responsabilidades importantes que en ella recaen.

Me gustaría rendir homenaje a la excelente labor de la administración y el personal de la OACI y de las representaciones permanentes. La labor que han realizado ha ayudado a que la aviación civil sea el medio de transporte más seguro, más ordenado y eficiente en un período en que el sector está experimentando decidido crecimiento. A este respecto, la OACI es el único foro mundial que puede reunir a todas las partes interesadas en la aviación civil: la industria, los gobiernos y los expertos internacionales.

Al elegir Montreal han optado por una ciudad en la que todas estas partes interesadas están a un paso. En esta ciudad la industria aeroespacial ha llegado a ser emblemática de su economía y una fuente de orgullo para todos los habitantes de Quebec. Montreal acoge a un conglomerado aeroespacial de cerca de 10 organizaciones internacionales. Además, hay 11 instituciones de renombre mundial que combinan educación superior con investigación avanzada y capacitación. La industria aeroespacial en Montreal comprende más de 200 empresas, entre las que se cuentan compañías importantes, y más de 42 000 empleados, con un volumen de negocios de \$12,1 mil millones. Cuando a esto se añade nuestra fuerza laboral cualificada y multilingüe tenemos a Montreal, un centro mundial de excelencia aeroespacial. Y nuestra industria sigue creciendo. A este respecto, la semana pasada fuimos testigos de un evento importante: el primer vuelo de las aeronaves de la Serie C de Bombardier.

Además de esta fuerza económica y la vasta capacidad de investigación e innovación, tenemos una ventaja que es muy típica de Montreal, el espíritu de cooperación. Nuestra industria se caracteriza por la transparencia y un deseo de cooperar que promueven la implantación de programas e iniciativas prometedoras. Ya se encuentran trabajando con la OACI, de una manera o de otra, Montréal International, Aéro Montréal, Aéroports de Montréal, la Cámara de comercio de Montreal metropolitano, Tourisme Montréal y el Palais des congrès de Montréal.

Aprovecho la oportunidad que se me ha ofrecido para reiterar nuestro deseo de fortalecer y multiplicar los lazos entre la OACI y las partes interesadas del sector aeroespacial de Montreal, con sus universidades, instituciones y organizaciones de la sociedad civil. En su nombre, les invito a obtener incluso más beneficios del extraordinario potencial que tienen para ofrecer.

Asimismo, reafirmo que el Gobierno de Quebec, mi gobierno, está dispuesto a escuchar a la Organización y sus Estados miembros. Esto es tanto más importante para mí porque estoy a la cabeza de un grupo político cuya ambición principal es que Quebec llegue algún día a ser un Estado soberano. En nuestro gobierno encontrarán el mismo espíritu de cooperación que guía a nuestra industria y la misma determinación de trabajar para el éxito de la OACI.

Montreal ha demostrado ser un centro de excelencia aeroespacial, pero la ciudad es mucho más que eso. Aquí encontrarán una metrópolis multicultural llena de vida que se nutre de la diversidad y que impulsa la creatividad. En Montreal, y en Quebec, existe un entorno cultural único y rico que despierta el interés de estudiantes, investigadores, artistas e inversionistas, quienes se sienten atraídos por su personalidad e inspirados por su vitalidad intelectual. Además de la apasionante vida ciudadana, Montreal ofrece un ambiente seguro, con muchos espacios verdes y un nivel de vida alto, pero asequible, lo cual la hace un lugar de destino ideal para las familias, y todo esto a una hora de vuelo de la Sede de las Naciones Unidas.

Al establecerse en Montreal, la OACI hizo una sabia elección. Escogió una ciudad con experiencia aeroespacial de renombre mundial. Seleccionó uno de los entornos culturales más inspiradores del planeta. En Montreal, la OACI ha encontrado a un socio y aliado estable.

Les deseo que sus deliberaciones sean enriquecedoras y gran éxito en el desempeño de su misión”.

5. El Presidente del Consejo agradeció al Gobierno y al pueblo de Quebec por su generoso apoyo financiero y administrativo y la asistencia que han proporcionado a la OACI en el transcurso de los años. Al respecto, señaló que la Primera Ministra había participado personalmente hacía unos pocos años en algunas de las decisiones de proporcionar a la OACI instalaciones y servicios que seguían permitiendo a la Organización mejorar su capacidad para prestar servicio a los Estados miembros y a la comunidad de la aviación mundial.

***Discurso de la Excelentísima Sra. Lisa Raitt, Ministra de Transporte,  
en representación del Gobierno de Canadá***

6. “En nombre del Gobierno del Canadá, me complace darles la bienvenida a Montreal, una de las ciudades más hermosas del mundo y el hogar natural de esta importante institución.

Hace 69 años, en 1944, se creó la Organización de Aviación Civil Internacional para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Los miembros fundadores, entre los que se incluía el Canadá, asumieron comprometerse con la idea de que,

mediante el desarrollo de la aviación civil y los beneficios que ese desarrollo aportaría, la OACI podía ser una fuerza impulsora para ‘preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo’.

Todos los que se han visto beneficiados por la aviación, se han beneficiado también con la colaboración mundial, el intercambio de ideas y las innovaciones en materia de políticas y reglamentación que tienen lugar en esta ciudad y en este edificio, al igual que con las industrias y empresas que han hecho de Montreal su sede.

Amigos, todos sabemos que en las próximas dos semanas se tomarán decisiones y tendrán lugar deliberaciones importantes. Durante gran parte de la historia de la OACI, la aviación civil ha desempeñado una función importante como apoyo de la economía mundial. Cuando el sector de la aviación sufre, a menudo lo mismo sucede con la economía mundial.

Casi 70 años después de que sus miembros fundadores se reunieron para crear esta Organización, la OACI sigue llevando a cabo su trabajo de manera eficiente y efectiva. Gracias a la OACI, los viajes por vía aérea son más seguros y más convenientes. Gracias a la OACI, los viajes por vía aérea son menos vulnerables frente al terrorismo y más protegidos. Y gracias a la OACI, la industria aeronáutica genera más empleos y más ventajas económicas para las comunidades, las regiones y los gobiernos nacionales.

Por esta razón el Canadá da su apoyo decidido a una OACI fuerte, pertinente, eficiente y efectiva. Es por esto que la asociación con la Organización es tan productiva. Y es por esto que hoy, nuestro compromiso con este importante organismo es más sólido que nunca.

Como todos saben, desde la fundación de la OACI como institución permanente en 1947, el Canadá, Quebec y la ciudad de prestigio mundial que es Montreal, han tenido el gran orgullo de ser los anfitriones de esta Organización. Este año ha sido especialmente importante en esta relación. Como todos saben, en mayo de este año, gracias al excelente trabajo de equipo del Gobierno del Canadá, la Provincia de Quebec y la Ciudad de Montreal, el Canadá y la OACI firmaron un nuevo Acuerdo suplementario relativo a la Sede de la OACI que se mantendrá en Montreal, lugar natural de la OACI, por 20 años más a partir de 2016.

Me complace comunicarles además que el Canadá ha completado el proceso reglamentario de ratificación del Acuerdo. Recientemente el Canadá ha contribuido con 1,4 millones de dólares a la modernización de las instalaciones de conferencias de la OACI y hemos perfeccionado y agilizado los servicios que nosotros y nuestros asociados ofrecemos a los representantes de la Organización.

Este tipo de esfuerzo de estos tres órdenes de gobierno en la forma de Team Montréal, o Équipe Montréal, demuestra lo que nosotros como canadienses podemos hacer cuando no los proponemos.

Permítanme decirles lo sumamente orgullosos que estamos de trabajar mano a mano con la OACI y ser anfitriones de esta Organización. Más allá de los arreglos institucionales que benefician a la OACI, las delegaciones permanentes y al personal, Montreal ofrece una calidad de vida inigualable. Además, proporciona acceso a numerosas organizaciones internacionales, instituciones de investigación y educación y empresas que se encuentran aquí, al igual que a una floreciente industria aeronáutica, que en su mayoría está aquí debido a la presencia de la OACI en la ciudad.



Estamos muy agradecidos de que la comunidad internacional haya reconocido las ventajas que Montreal ofrece a la OACI. El Canadá se ha comprometido además a establecer una función de enlace específica para ayudar a los delegados y miembros del personal internacionales y a sus familias a instalarse e integrarse.

El orden del día del 38° período de sesiones de la Asamblea es ambicioso y, en algunos casos, plantea desafíos. La OACI debe mantener el impulso resultante de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, la Conferencia de navegación aérea y la Conferencia de transporte aéreo. De este modo, podemos mejorar las normas y métodos recomendados (SARPS) y ofrecer textos de orientación sobre los aspectos de seguridad operacional, seguridad de la aviación y económicos. El Canadá estima que la OACI debe seguir desempeñando una función crucial en todas estas áreas.

La aviación, como la conocemos hoy en día, existe gracias a la innovación, y el mundo en que vivimos debe muchas de sus características definitorias a la aviación. La aviación y nuestra economía y sociedad mundiales han evolucionado de manera que nadie podía haber previsto.

El desafío de la OACI es impulsar la innovación en la aviación para satisfacer demandas y expectativas que difícilmente podemos imaginar. El desafío consiste en avanzar basándose en la idea perdurable de que al unirnos como naciones, intercambiar ideas, debatir estas ideas, y llegar a compromiso y consenso, podemos garantizar que la aviación mantenga su envidiable historial de seguridad operacional y crezca para beneficiar a todos nuestros ciudadanos.

Muchas de las cuestiones del orden del día del 38° período de sesiones no son fáciles, pero rara vez la innovación es fácil. Por eso aliento decididamente a las naciones miembros de la OACI a estar a la altura de los ideales fundadores de la aviación, en las deliberaciones venideras. Todos debemos trabajar para mejorar las ya elevadas normas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y para mejorar la viabilidad económica de nuestro sector en el marco económico mundial lleno de desafíos de nuestra época.

Nuestro mundo moderno depende de un sistema seguro, protegido y eficiente de aviación civil internacional. Esta es la meta que motivó a los miembros fundadores de la OACI y debe inspirarnos hoy para que la aviación civil siga desempeñando su importante función en el mundo ahora y en el futuro.

Una vez más, tengo el gran honor, en nombre del Ministro Baird y el Gobierno del Canadá, de darles la bienvenida a todos y aplaudir a la OACI mientras continúa su importante labor en la aviación mundial. Les deseo a todos una Asamblea muy productiva y espero que disfruten su estadía aquí en Montreal.

7. El Presidente del Consejo reiteró que, durante cerca de 70 años, el Canadá había sido gentil anfitrión de la OACI. Recalcando que era un caso único en la historia del sistema de las Naciones Unidas, señaló que había hecho del Canadá la envidia de muchos otros países alrededor del mundo. Como ya se había mencionado, recientemente la OACI y el Gobierno del Canadá habían firmado un acuerdo suplementario relativo a la Sede en el cual se garantizaba la presencia de la OACI en Montreal hasta el año 2036. El Presidente del Consejo aseguró a la Excelentísima Ministra de Transporte que el compromiso constante del Canadá respecto de la OACI y su mandato de garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional se apreciaba encarecidamente.

***Mensaje previamente grabado en vídeo por el Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas***

8. El Presidente del Consejo señaló que aun cuando él y el Secretario General habían invitado al Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, a participar en la inauguración de la Asamblea, no había podido hacerlo debido a otros compromisos. El Sr. Ban Ki-moon había enviado, sin embargo, el siguiente mensaje grabado en vídeo:

“Me complace saludar al 38º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional.

El comercio, la industria y el turismo en el mundo dependen de ustedes para reglamentar el espacio aéreo y hacerlo seguro para el tránsito. Además, ustedes son fundamentales en relación con el cambio climático y el programa de desarrollo sostenible.

Los beneficios de viajar por vía aérea deberían estar al alcance de todos, pero deberían proporcionarse de la manera más eficiente y limpia posible. Tenemos que reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El cambio climático es una amenaza para las economías grandes y pequeñas, para el desarrollo y el bienestar de las sociedades en todas partes y para la salud del planeta.

Las condiciones son cada días más propicias para concertar un acuerdo climático global universal jurídicamente vinculante para 2015. Todo el mundo tiene que desempeñar una función. El próximo año convocaré una Cumbre sobre el clima para comprometer la participación de líderes gubernamentales, de las empresas, y de la sociedad civil con el fin de elevar el nivel de ambición y catalizar la acción.

Mientras más nos demoremos, mayores serán los costos para las comunidades, el comercio, la economía y el planeta. Pero, si actuamos conjuntamente podremos afrontar el desafío y construir un mundo mejor y más seguro.

Cuento con esta reunión para explorar cómo el sector de la aviación puede limitar las emisiones de carbono y contribuir al desarrollo sostenible”.

**Cuestión 2: Aprobación del orden del día**

9. Con arreglo al Artículo 12 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600), la Plenaria aprobó el orden del día que figuraba en la nota WP/1, Revisión núm. 3.

**Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones**

10. De conformidad con los Artículos 6 b), 14 y 18 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), la Asamblea acordó la creación de los Comités de Credenciales, Ejecutivo, y Coordinador y de las Comisiones Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa. El Comité de Credenciales se reuniría inmediatamente después de la primera sesión plenaria.

**Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones**

11. La Plenaria trasladó las diversas cuestiones del orden del día presentado en la nota WP/1, Revisión núm. 3, al Comité Ejecutivo y a las Comisiones pertinentes como sigue: al Comité Ejecutivo

las cuestiones 10 a 25; a la Comisión Técnica las cuestiones 26 a 38; a la Comisión Económica las cuestiones 39 a 44; a la Comisión Jurídica las cuestiones 45 a 48; y a la Comisión Administrativa las cuestiones 49 a 60.

**Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo**

***Plazo de notificación de candidaturas para la primera y la segunda parte de la elección del Consejo***

12. El Presidente provisional anunció que la primera y la segunda parte de la elección del Consejo tendrían lugar el sábado 28 de septiembre de 2013, a las 0900 horas. El plazo de notificación de candidaturas, que debían presentarse por escrito al Secretario General, se fijó para las 1215 horas del jueves 26 de septiembre de 2013. Las notificaciones de candidaturas para la tercera parte de la elección del Consejo, que sólo podrían presentarse después de realizada la elección de la primera y la segunda parte, debían presentarse al Secretario General dentro de las 48 horas a partir de la clausura de la sesión del sábado 28 de septiembre de 2013, es decir, hasta la misma hora del lunes 30 de septiembre de 2013. La tercera parte de la elección del Consejo tendría lugar el martes 1 de octubre de 2013, a las 1400 horas.

***Número máximo de Estados miembros que deben elegirse en cada parte de la elección del Consejo***

13. Como lo recomendaba el Consejo en la nota WP/2, la Asamblea fijó el número máximo de Estados miembros representados en el Consejo de la siguiente manera: primera parte – 11 Estados; segunda parte – 12 Estados; y tercera parte – 13 Estados.

14. Se levantó la sesión a las 1215 horas.



**Acta de la segunda sesión**  
(martes 24 de septiembre de 2013, a las 1500 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto  
— Aprobación del informe provisional oral del Comité de Credenciales
2. Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea
3. Cuestión 7: Elección de los cuatro Vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las comisiones
4. Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto**

***Aprobación del Informe provisional oral  
del Comité de Credenciales***

1. El presidente del Comité de Credenciales, Sr. Ismaeil Mohammed Al Balooshi (Emiratos Árabes Unidos) presentó el informe provisional oral del Comité. Señaló que el Comité de Credenciales estuvo compuesto de miembros representantes de los cinco Estados miembros siguientes designados ese día por el Presidente de la Asamblea: Emiratos Árabes Unidos, Nicaragua, República Democrática Popular Lao, Swazilandia y Ucrania. En la primera sesión del Comité, que tuvo lugar inmediatamente después de la primera sesión plenaria, el Sr. Al Balooshi fue elegido presidente a propuesta del miembro de Ucrania. Con el apoyo de la Secretaría, el Comité había examinado las credenciales recibidas hasta entonces. Se habían recibido las credenciales en buena y debida forma de 165 Estados miembros y se habían inscrito 160 Estados miembros. De las 41 delegaciones de observadores inscritas, 36 habían presentado credenciales originales en buena y debida forma.

2. El Comité recomendó que la Asamblea instara a todos los Estados y organizaciones que aún no lo hubieran hecho, a presentar las debidas credenciales lo antes posible y, entre tanto, en virtud del Artículo 7 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), a permitirles que participaran en sus deliberaciones, conjuntamente con las delegaciones de los Estados miembros con derecho de voto.

3. No habiendo comentarios, la Plenaria aprobó el Informe provisional oral del Comité de Credenciales presentado.

**Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea**

4. El Delegado de Indonesia, apoyado por los Delegados de los Estados Unidos, Burkina Faso, Colombia, Portugal, Ecuador, Túnez y Uganda, propuso al Embajador Michel Wachenheim (Francia) como presidente del 38º período de sesiones de la Asamblea.

5. La candidatura fue aprobada por aclamación tras lo cual el Embajador Wachenheim fue declarado electo e invitado a asumir la presidencia.

6. El Presidente agradeció al Delegado de Indonesia por haberlo propuesto y a todos los delegados por haber respaldado la propuesta y por haber de este modo, depositado su confianza en él. Se sentía muy honrado de haber sido elegido Presidente y se esforzaría por no decepcionarlos. Añadiendo que su función no era solamente dirigir los debates de la Asamblea y llegar a conclusiones, sino que facilitar las deliberaciones y señalar a la atención de los participantes los aspectos importantes, el Presidente formuló algunas observaciones para ayudar a los Delegados en sus próximas deliberaciones.

7. El Presidente recordó que la función de los Delegados, como miembros de la Asamblea, era establecer las directrices de política de la Organización para el trienio siguiente. Mucho podía suceder en tres años en un sector de tan rápido crecimiento y altamente innovador como la aviación civil internacional. El Consejo que los Delegados elegirían en los próximos días tendría la tarea de llevar a la práctica sus decisiones, con el apoyo del Secretario General y la Secretaría. Los Delegados podían estar seguros de que no se adoptaría ninguna medida que no estuviera de acuerdo con las decisiones. El Presidente alentó a los Delegados a ser específicos, a cerciorarse de que sus decisiones fueran correctamente entendidas y a ser ambiciosos para guiar de manera efectiva el trabajo del Consejo.

8. Señalando que durante el trienio en curso habían tenido lugar numerosos eventos importantes, el Presidente citó las conferencias de alto nivel en distintos ámbitos, a saber la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) (Montreal, 12-14 de septiembre de 2012), la 12ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) (Montreal, 19-30 de noviembre de 2012) y la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (AT-Conf/6) (Montreal, 17-22 de marzo de 2013), al igual que las innumerables reuniones de grupos de expertos y grupos de trabajo. Teniendo en cuenta que la actividad en la OACI había sido intensa, el Presidente inquirió si la Organización era suficientemente eficaz. Su intención no era ser desafiante al plantear esta cuestión. Señalando que a menudo durante la Asamblea se hacía referencia a la función de liderazgo de la OACI, el Presidente recalcó que ese liderazgo debía expresarse en función de resultados y alto rendimiento en todos los ámbitos de la aviación civil internacional, ya fuera a nivel de ejecución del trabajo, eficacia de sus procedimientos o eficiencia en el uso de los recursos, en particular, del Presupuesto del Programa regular que la Asamblea aprobaría dentro de poco. Era necesario que los Delegados se cercioraran de que la Organización funcionaba de manera eficiente y eficaz ya que esa era la condición previa para la ejecución apropiada de sus decisiones. En el marco de diversas cuestiones del orden del día, los Delegados tendrían la oportunidad de dar al Consejo instrucciones sobre la manera de avanzar en consecuencia. El Presidente citó, como ejemplo, la racionalización de los grupos de trabajo y los grupos de expertos; la coordinación de las reuniones de alto nivel y las Asambleas; y la longitud de los proyectos de resoluciones de la Asamblea. De manera similar, los Delegados podrían considerar dar orientación al Consejo con respecto a la cooperación entre la OACI y la industria de la aviación.

9. Al recomendar a los Delegados que centraran su atención en las prioridades fundamentales del sector de la aviación y la OACI, el Presidente señaló que la primera prioridad seguía siendo la armonización técnica para garantizar la seguridad operacional y la interoperabilidad de la

aviación civil internacional. Asimismo, recomendó que los Delegados fueran concretos y precisos al definir la política de seguridad operacional de la Organización. No debían perder de vista las prioridades esenciales para las cuales la OACI requería hojas de ruta lo antes posible. Tomando nota de que en la política de modernizar los sistemas de navegación aérea intervenían distintos elementos importantes, el Presidente recalcó que, si bien el trabajo técnico probablemente se completaría según el calendario, la movilización de los recursos financieros requeridos por los Estados y explotadores aéreos podía resultar más complicada. En consecuencia, instó a los Delegados a no pasar por alto los aspectos económicos de la navegación aérea.

10. El Presidente señaló que la política en materia de seguridad de la aviación que se sometería a consideración era la que se había pronunciado en la mencionada Conferencia HLCAS en 2012. La filosofía general subyacente de la política daba prioridad a la aplicación de reglamentación y a la entrega de apoyo a los Estados con deficiencias. Consideró que esta cuestión no plantearía gran problema.

11. Con respecto al medio ambiente, el Presidente afirmó que la reducción del ruido de las aeronaves seguía siendo una preocupación importante y que a este respecto se corría el riesgo de recargar la capacidad de infraestructura en las zonas altamente urbanizadas. Recordando que no se había establecido una nueva norma en relación con el ruido en los últimos 12 años, recalcó que la adopción prevista por el Consejo, en 2014, de una cuarta generación de normas en materia de ruido constituía un paso importante hacia el futuro que demostraría que el sector de la aviación estaba cumpliendo efectivamente con su política de protección del medio ambiente. Añadiendo que la mencionada política abarcaba también el control de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, el Presidente indicó que este aspecto también sería objeto de deliberaciones que, de esperar, serían constructivas. Su difícil tarea consistía en dar a los Delegados la oportunidad de expresar sus posturas, tener en cuenta todo el trabajo realizado por el Consejo, y facilitar un resultado lo más ambicioso y equilibrado posible.

12. Con respecto a la política de transporte aéreo, incluyendo la liberalización y la protección del consumidor, el Presidente recordó que uno de los principales objetivos era que los pasajeros y los artículos se transportaran en las mejores condiciones posibles. La orientación propuesta por la AT-Conf/6 serviría de base para el establecimiento y aprobación por la Asamblea del Programa de trabajo de la Organización en el ámbito del transporte aéreo. Señalando la necesidad de considerar la armonización de determinados principios relativos a la protección del consumidor y la forma en que la OACI los abordaría, el Presidente recalcó que si la Asamblea demostraba la voluntad política de abordar, finalmente, la protección del consumidor como asunto importante, se trataría, sin lugar a dudas, de una muy buena noticia para los clientes del transporte aéreo.

13. Para terminar, el Presidente añadió que esperaba que no se juzgara a la Asamblea únicamente basándose en el resultado obtenido con respecto a cada cuestión individualmente. Tomando nota de que había venido un gran número de delegados y que tenían competencias distintas para poder avanzar en todos los ámbitos, dijo que contaba con su cooperación y apoyo, por lo cual les agradecía de antemano.

#### **Cuestión 7: Elección de los cuatro Vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las Comisiones**

14. Seguidamente, el Presidente invitó a los presentes a proponer candidatos para los cargos de Vicepresidente, y el Delegado de México, apoyado por los Delegados de la República Dominicana, Libia, Venezuela (República Bolivariana de), Malí, Alemania, Túnez y Francia, propuso a las siguientes personas:

Primer vicepresidente	Sr. Robert Dick (Canadá)
Segundo vicepresidente	Su Excelencia Jean Bertin Ouedraogo (Burkina Faso)
Tercer vicepresidente	Sr. Valery Okulov (Federación de Rusia)
Cuarto vicepresidente	Su Majestad el Príncipe Turki Bin Faisal AL Saud (Arabia Saudita)

15. Las candidaturas se aceptaron por aclamación.

16. A propuesta del Delegado de España, con el apoyo de los Delegados de Singapur y Mauritania, la Asamblea aprobó por aclamación las siguientes candidaturas para la presidencia de las respectivas Comisiones:

Comisión Técnica	Sr. Azharuddin Abdul Rahman (Malasia)
Comisión Económica	Sr. Marcelo Pacheco Dos Guarany's (Brasil)
Comisión Jurídica	Sra. Marva Gordon (Jamaica)
Comisión Administrativa	Sr. Pierre Tankam (Camerún)

**Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros**

17. El resto de la sesión se dedicó a la cuestión 8 y a la presentación de declaraciones generales por parte de las siguientes Delegaciones: Estados Unidos, China, España, Lituania (en nombre de los Estados de Europa), Marruecos, México, Malasia, Argentina, Congo, Finlandia, Ghana, Nueva Zelandia, Senegal y Venezuela (República Bolivariana de). Asimismo, el observador de la Comisión Europea presentó una declaración.

18. Se levantó la sesión a las 1730 horas.



**Acta de la tercera sesión**  
(miércoles 25 de septiembre de 2013, a las 0920 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto  
— Aprobación del informe oral del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 10
2. Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto**

***Aprobación del informe oral del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 10***

1. El Presidente, en su calidad de presidente del Comité Ejecutivo, presentó el informe oral del Comité sobre su examen de la nota WP/43, Revisión num.1 (con Adendo núm. 1), en la que se abordaban los aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas. En el Adendo núm. 1 figuraba un Apéndice C actualizado de la nota con los pagos atrasados de los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido al 20 de septiembre de 2013.
2. El Comité Ejecutivo había tomado nota, sin comentarios, de la información proporcionada en la nota con respecto a la situación de las cuotas atrasadas y de los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido; los efectos de las demoras en el pago de las cuotas; las medidas para resolver el problema de las cuotas atrasadas; y el Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo.
3. El Comité Ejecutivo examinó asimismo, y apoyó, el proyecto de Resolución A10/1 (Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas ) contenido en el Apéndice D de la nota, en el que se proponían dos modificaciones de la Resolución A37-32 de la Asamblea: una enmienda de la cláusula dispositiva 6, para suprimir la referencia al derecho de voto en el Consejo; y la introducción de una nueva cláusula dispositiva 7, conforme a la cual el derecho de voto en el Consejo se suspendería para los Estados miembros del Consejo cuyas cuotas anuales, o parte de las mismas, estén atrasadas más de 18 meses.
4. No habiendo comentarios, la Plenaria aprobó el informe oral del Comité Ejecutivo y, ante la recomendación de este último, adoptó las decisiones propuestas en el resumen de la nota WP/43, Revisión núm. 1, y:

- a) tomó nota de los progresos realizados en la recaudación de las cuotas atrasadas desde largo tiempo; y
- b) adoptó el proyecto de Resolución A10/1 (Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas) que figuraba en el Apéndice D de la nota WP/43, Revisión núm. 1.

**Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros**

4. El resto de la sesión se dedicó a declaraciones generales en el marco de la cuestión 8 presentadas por las Delegaciones de: Libia, Nigeria, Burquina Faso, Indonesia, Singapur, Cuba, la República Dominicana, Etiopía, Japón, la Federación de Rusia, Colombia, India, Sudáfrica, Portugal, la República Unida de Tanzania, Saint Kitts y Nevis, Arabia Saudita, Uganda y Yemen.

5. Se levantó la sesión a las 1230 horas.

**Acta de la cuarta sesión**  
(sábado 28 de septiembre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo
  - Primera y segunda partes de la elección
  - Plazo para la presentación de candidaturas para la tercera parte de la elección
2. Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo**

*Primera y segunda partes de la elección*

1. El Presidente anunció que la finalidad de la sesión era realizar las dos primeras partes de la elección del Consejo, y señaló que en la nota WP/2 se proporcionaba información detallada sobre la elección. En el Apéndice B de la misma se reproducían los Artículos 54 a 61 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), donde se describe el procedimiento. El Presidente recordó que, en el 37º período de sesiones de la Asamblea, se habían enmendado los Artículos 59 y 60 para permitir el uso del sistema de votación electrónica para las elecciones del Consejo, en el entendimiento de que seguirían manteniéndose los votos manuales como alternativa. La Asamblea actual ya había decidido en su primera sesión plenaria que se elegirían 11 Estados en la primera parte y 12 Estados en la segunda. Los nombres de los Estados miembros que habían presentado sus candidaturas para las dos partes figuraban en el memorando del Secretario General de fecha 26 de septiembre de 2013. Se habían presentado varias notas relativas a las candidaturas: WP/103, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC); WP/115, presentada por Singapur; WP/175, presentada por Venezuela (República Bolivariana de); y WP/330, presentada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

2. Después de la presentación de un breve vídeo de la Secretaría sobre el sistema de votación electrónica, los 173 Estados miembros que siguen, que tenían derecho a votar en la primera y en la segunda parte de la elección, recibieron el material necesario para participar en la votación electrónica:

Afganistán	El Salvador	La ex República	República de Moldova
Alemania	Emiratos Árabes	Yugoslava de	República Democrática
Andorra	Unidos	Macedonia	Popular Lao
Angola	Eslovenia	Lesotho	República Democrática
Arabia Saudita	España	Letonia	del Congo
Argelia	Estados Unidos	Líbano	República Dominicana
Argentina	Eslovaquia	Liberia	República Popular
Armenia	Estonia	Libia	Democrática de Corea
Australia	Etiopía	Lituania	República Unida
Austria	Federación de Rusia	Luxemburgo	de Tanzania
Azerbaiyán	Fiji	Madagascar	Rumania
Bahamas	Filipinas	Malasia	Rwanda
Bahrein	Finlandia	Maldivas	San Marino
Bangladesh	Francia	Malí	San Vicente y
Barbados	Gabón	Malta	las Granadinas
Belarús	Gambia	Marruecos	Saint Kitts y Nevis
Bélgica	Georgia	Mauricio	Samoa
Belice	Ghana	Mauritania	Senegal
Benin	Grecia	México	Serbia
Bhután	Guatemala	Micronesia (Estados	Seychelles
Bolivia (Estado	Guinea	Federados de)	Sierra Leona
Plurinacional de)	Guinea-Bissau	Mónaco	Singapur
Bosnia y Herzegovina	Guinea Ecuatorial	Mongolia	Somalia
Botswana	Guyana	Montenegro	Sri Lanka
Brasil	Haití	Mozambique	Sudáfrica
Brunei Darussalam	Honduras	Myanmar	Sudán
Bulgaria	Hungría	Namibia	Suecia
Burkina Faso	India	Nepal	Suiza
Burundi	Indonesia	Nicaragua	Swazilandia
Cabo Verde	Irán (República	Níger	Tailandia
Camboya	Islámica del)	Nigeria	Togo
Camerún	Iraq	Noruega	Tonga
Canadá	Irlanda	Nueva Zelandia	Trinidad y Tabago
Chad	Islandia	Omán	Túnez
Chile	Islas Cook	Países Bajos	Turquía
China	Islas Salomón	Pakistán	Ucrania
Colombia	Israel	Panamá	Uganda
Comoras	Italia	Paraguay	Uruguay
Congo	Jamaica	Perú	Uzbekistán
Costa Rica	Japón	Polonia	Vanuatu
Côte d'Ivoire	Jordania	Portugal	Venezuela (República
Croacia	Kazajstán	Qatar	Bolivariana de)
Cuba	Kenya	Reino Unido	Viet Nam
Chipre	Kirguistán	República Árabe Siria	Yemen
Dinamarca	Kiribati	República Centrafricana	Zambia
Ecuador	Kuwait	República Checa	Zimbabwe
Egipto		República de Corea	

3. Al terminar la votación de la primera parte de la elección, 173 Estados miembros habían votado electrónicamente. De conformidad con el Artículo 60 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), el número mínimo de votos necesarios para ser elegido era 87. El Presidente anunció los siguientes resultados de la votación electrónica:

Alemania	159 votos
Australia	152 votos
Brasil	160 votos
Canadá	141 votos
China	150 votos
Estados Unidos	152 votos
Federación de Rusia	138 votos
Francia	143 votos
Italia	150 votos
Japón	155 votos
Reino Unido	146 votos

y declaró elegidos a los 11 Estados.

4. Seguidamente, la Asamblea pasó a la segunda parte de la elección. Al terminar la votación, 172 Estados miembros habían votado electrónicamente. Así pues, el número mínimo de votos necesarios para ser elegido era 87.

5. El resultado de la votación anunciado por el Presidente fue el siguiente:

Arabia Saudita	154 votos
Argentina	137 votos
Egipto	156 votos
España	145 votos
India	147 votos
México	143 votos
Nigeria	149 votos
Noruega	149 votos
Portugal	150 votos
Singapur	163 votos
Sudáfrica	154 votos
Venezuela (República Bolivariana de)	155 votos

6. El Presidente declaró elegidos a los 12 Estados.

7. El Presidente felicitó a los Estados miembros recién elegidos y agradeció a la Secretaría por ayudar y facilitar la realización de las elecciones.

***Plazo para la presentación de candidaturas para la tercera parte de la elección del Consejo***

8. El Presidente anunció que la tercera parte de la elección del Consejo se celebraría en la quinta sesión plenaria, el martes 1 de octubre de 2013 a las 1400 horas. De conformidad con el Artículo 58 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), las candidaturas para la tercera parte debían presentarse por escrito al Secretario General a más tardar el lunes 30 de septiembre de 2013, a las 1020 horas.

**Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros**

9. El resto de la sesión se dedicó a la presentación de declaraciones generales por parte de las siguientes Delegaciones: la República de Corea, Brunei Darussalam, Zambia, Paraguay, Sierra Leona, Nepal, Afganistán, Iraq, Kenya, Namibia y Egipto.

10. Se levantó la sesión a las 1210 horas.

**Acta de la quinta sesión**  
(martes 1 de octubre de 2013, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo  
— Tercera parte de la elección
2. Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo**

*Tercera parte de la elección*

1. El Presidente anunció que se había convocado la sesión con el objeto de llevar a cabo la tercera parte de la elección del Consejo. Señaló a la atención de la Asamblea la nota WP/2, que contenía información detallada, y las notas siguientes en las que se proponían candidaturas: WP/103 presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC); WP/167 presentada por Malasia; WP/236 presentada por Indonesia; WP/330 presentada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); y WP/402 presentada por el Grupo rotatorio de los Estados árabes de África del Norte y el Magreb. El Presidente recordó que la Asamblea ya había decidido en su primera sesión plenaria que en la parte tres se elegirían 13 Estados. Señalando, sin embargo, que conforme al memorando del Secretario General, fechado el 30 de septiembre de 2013, 14 Estados habían presentado sus candidaturas, recalcó que los Estados miembros podían votar por un número cualquiera de candidatos, pero sin exceder del número de vacantes que hayan de cubrirse en la votación en cuestión, a saber, 13.
2. La Secretaría presentó un breve vídeo sobre el sistema de votación electrónica, después de lo cual los 176 Estados miembros siguientes que tenían derecho a votar en la tercera parte de la elección, recibieron el material necesario para participar en la votación electrónica:

Afganistán	Austria	Bolivia (Estado	Bután
Albania	Azerbaiyán	Plurinacional de)	Cabo Verde
Alemania	Bahamas	Bosnia y	Camboya
Andorra	Bahrein	Herzegovina	Camerún
Angola	Bangladesh	Botswana	Canadá
Arabia Saudita	Barbados	Brasil	Chad
Argelia	Belarús	Brunei Darussalam	Chile
Argentina	Bélgica	Bulgaria	China
Armenia	Belice	Burkina Faso	Chipre
Australia	Benín	Burundi	Colombia

Comoras	Iraq	Myanmar	Saint Kitts y Nevis
Congo	Irlanda	Namibia	Samoa
Costa Rica	Islandia	Nepal	San Marino
Côte d'Ivoire	Islas Cook	New Zelandia	San Vicente y las Granadinas
Croacia	Islas Solomon	Nicaragua	Santa Lucía
Cuba	Israel	Níger	Senegal
Dinamarca	Italia	Nigeria	Serbia
Ecuador	Jamaica	Noruega	Seychelles
Egipto	Japón	Omán	Sierra Leona
El Salvador	Jordania	Países Bajos	Singapur
Emiratos Árabes Unidos	Kazajstán	Pakistán	Somalia
Eslovaquia	Kenya	Panamá	Sri Lanka
Eslovenia	Kirguistán	Paraguay	Sudáfrica
España	Kiribati	Perú	Sudán
Estados Unidos	Kuwait	Polonia	Sudán del Sur
Estonia	La ex República Yugoslava de	Portugal	Suecia
Etiopía	Macedonia	Qatar	Suiza
Federación de Rusia	Lesotho	Reino Unido	Swazilandia
Fiji	Letonia	República Centrafricana	Tailandia
Filipinas	Líbano	República Checa	Togo
Finlandia	Liberia	República de Corea	Tonga
Francia	Libia	República de Moldova	Trinidad y Tabago
Gabón	Lituania	República Democrática del	Túnez
Gambia	Luxemburgo	Congo	Turkmenistán
Georgia	Madagascar	República Democrática	Turquía
Ghana	Malasia	Popular Lao	Ucrania
Grecia	Maldivas	República	Uganda
Guatemala	Mali	Democrática	Uruguay
Guinea	Malta	Popular	Uzbekistán
Guinea-Bissau	Marruecos	República	Vanuatu
Guinea Ecuatorial	Mauricio	Dominicana	Venezuela
Guyana	Mauritania	República Popular	(República Bolivariana de)
Haití	México	Democrática de	Viet Nam
Honduras	Micronesia (Estados Federados de)	Corea	Yemen
Hungría	Mónaco	República Unida de	Zambia
India	Mongolia	Tanzanía	Zimbabwe
Indonesia	Mozambique	Rumania	
Irán (República Islámica del)		Rwanda	



3. Al terminar la votación de la tercera parte de la elección, 176 Estados miembros habían votado electrónicamente. Por ende, de conformidad con el Artículo 60 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), el número mínimo de votos necesarios para ser elegido era 89. El Presidente anunció los siguientes resultados de la votación electrónica

Bolivia (Estado Plurinacional de)	131 votos
Burkina Faso	155 votos
Camerún	149 votos
Chile	140 votos
Emiratos Árabes Unidos	158 votos
Indonesia	97 votos
Kenya	152 votos
Libia	141 votos
Malasia	128 votos
Nicaragua	137 votos
Polonia	147 votos
República de Corea	156 votos
República Dominicana	155 votos
República Unida de Tanzania	147 votos

y declaró elegidos a los 13 Estados siguientes: Bolivia (Estado Plurinacional de), Burkina Faso, Camerún, Chile, Emiratos Árabes Unidos, Kenya, Libia, Malasia, Nicaragua, Polonia, República de Corea, República Dominicana, y República Unida de Tanzania.

4. El Presidente felicitó a los Estados elegidos y agradeció a la Secretaría su apoyo en la realización de las elecciones.

**Cuestión núm. 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros**

5. El Segundo vicepresidente de la Asamblea, Su Excelencia Jean Bertin Ouedraogo (Burkina Faso), presidió el resto de la sesión, que se dedicó a las declaraciones generales presentadas por las Delegaciones de: Cabo Verde, San Vicente y las Granadinas, Sudán, Sri Lanka, Turquía, Zimbabwe, Mauritania y Togo.

6. Se levantó la sesión a las 1635 horas.



**Acta de la sexta sesión**  
(viernes 4 de octubre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto
  - Aprobación de los Informes de la Comisión Económica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 39 a 44
  - Aprobación del Informe de la Comisión Jurídica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 45 a 48
  - Aprobación del Informe de la Comisión Administrativa sobre la sección Generalidades y las cuestiones 49 a 60
  - Aprobación de los Informes de la Comisión Técnica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 26 a 38
  - Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la sección Generalidades; las cuestiones 11, 18 y 19; las cuestiones 12 a 16; las cuestiones 20 a 25; y la cuestión 17
  - Aprobación del informe final del Comité de Credenciales
2. Delegación de autoridad para la aprobación de las actas
3. Votos de agradecimiento

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto**

***Aprobación de los Informes de la Comisión Económica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 39 a 44***

1. El Primer vicepresidente de la Comisión Económica, Cor. Dokisime Gnana Latta (Togo), en nombre del presidente, Sr. Marcelo Pacheco dos Guaranys (Brasil), presentó tres informes de la Comisión (WP/407, /409 y /408 para la aprobación de la Plenaria.
2. Refiriéndose al Informe sobre la Cuestión 40: *Desarrollo económico del transporte aéreo – Política* (WP/409), el Delegado de Colombia propuso que la Resolución 40/1 (*Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*), Apéndice C, Cláusula dispositiva 1, se enmendara para suprimir “, en la medida en que sea necesario,”. El Delegado de Cuba apoyó la sugerencia.

3. Con sujeción a esta enmienda, el Presidente declaró aprobados los siguientes Informes de la Comisión Económica y adoptada la resolución indicada en cada caso:

- |        |  |
|--------|--|
| WP/407 | — Sección Generalidades  |
|        | — Cuestión 39: <i>Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012</i>  |
| WP/409 | — Cuestión 40: <i>Desarrollo económico del transporte aéreo — Política</i> (Resolución 40/1 enmendada) |
| WP/408 | — Cuestión 41: <i>Reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i>                      |
|        | — Cuestión 42: <i>Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea</i>    |
|        | — Cuestión 43: <i>Datos de aviación — Seguimiento y análisis</i>                                       |
|        | — Cuestión 44: <i>Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica</i>                      |

4. El Presidente expresó su agradecimiento por la excelente labor que habían desarrollado el presidente de la Comisión Económica, el Primer vicepresidente, Cor. Latta (Togo), y el Segundo vicepresidente, Sr. Chandrasena Nimalsiri (Sri Lanka), y los miembros de la Comisión.

***Aprobación del Informe de la Comisión Jurídica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 45 a 48***

1. La Presidenta de la Comisión Jurídica, Sra. Marva Gordon (Jamaica), presentó el Informe de la Comisión (WP/404) para su aprobación por la Plenaria.

2. No habiendo comentarios, el Presidente declaró aprobado el siguiente Informe de la Comisión Jurídica y adoptadas las resoluciones indicadas en cada caso:

- |        |  |
|--------|--|
| WP/404 | — Sección Generalidades  |
|        | — Cuestión 45: <i>Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012</i>  |
|        | — Cuestión 46: <i>Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico</i> (Resolución 46/1) |
|        | — Cuestión 47: <i>Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica</i> (Resolución 47/1)   |

- Cuestión 48: *Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica*

El Presidente agradeció a la presidenta de la Comisión Jurídica, al primer vicepresidente, Sr. Suleiman Eid (Líbano), y a la segunda vicepresidenta, Sra. Hilma Hitula (Namibia), y a los miembros de la Comisión, por la excelente labor realizada.

***Aprobación del Informe de la Comisión Administrativa sobre la sección Generalidades y las cuestiones 49 a 60***

8. El presidente de la Comisión Administrativa, Sr. Pierre Tankam (Camerún), presentó el Informe de la Comisión (WP/406) para su aprobación por la Plenaria. Dejó constancia de su agradecimiento por la cooperación que le habían prestado todos los miembros de la Comisión para llevar a cabo de manera eficiente y eficaz sus actividades.

9. No habiendo comentarios, el Presidente declaró aprobado el siguiente Informe de la Comisión Administrativa y adoptadas las resoluciones indicadas:

- WP/406 — Sección Generalidades
  - Cuestión 49: *Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012*
  - Cuestión 50: *Presupuestos para 2014, 2015 y 2016* (Resolución 50/1)
  - Cuestión 51: *Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio* (Resolución 51/1)
  - Cuestión 52: *Cuotas atrasadas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia*
  - Cuestión 53: *Cuotas atrasadas* (Resolución 10/1 y Resolución 53/1)
  - Cuestión 54: *Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016* (Resoluciones 54/1)
  - Cuestión 55: *Informe sobre el Fondo de capital circulante* (Resolución 55/1)
  - Cuestión 56: *Disposición del superávit de efectivo/déficit* (Resolución 56/1)
  - Cuestión 57: *Enmienda del Reglamento financiero* (Resolución 57/1)

- Cuestión 58: *Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012*  
(Resolución 58/1)
- Cuestión 59: *Nombramiento del Auditor externo*  
(Resolución 59/1)
- Cuestión 60: *Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Administrativa*  
(Resolución 60/1)

10. El Presidente felicitó al presidente de la Comisión Administrativa, al primer vicepresidente, Sr. Sanjiv Gautam (Nepal) y la segunda vicepresidenta, Dra. María Elizabeth García Ruíz (Ecuador), y a los miembros de la Comisión, por la excelente labor realizada.

***Aprobación de los Informes de la Comisión Técnica sobre la sección Generalidades de las cuestiones 26 a 38***

11. El Sr. Azharuddin Abdul Rahman (Malasia), en su calidad de presidente de la Comisión Técnica, presentó cuatro informes (notas WP/410 a WP/413) para su aprobación por la Plenaria.

12. Refiriéndose al informe sobre la Cuestión 34: *Navegación aérea — Control y análisis* (WP/412), el Delegado de la Argentina, conforme a las instrucciones de su Gobierno, pronunció la declaración siguiente: “Dado que existe una disputa de soberanía entre la Argentina y el Reino Unido sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, reconocida por las Naciones Unidas, la Delegación Argentina reafirma la vigencia de la Declaración Conjunta de los Gobiernos de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte del 25 de septiembre de 1991, bajo fórmula de soberanía contenida en el punto 2 de la Declaración Conjunta de los Gobiernos del 19 de octubre de 1989, y la *Carta de Acuerdo Operacional entre el Centro de Control de área Comodoro Rivadavia y la Unidad de Servicios de Tránsito Aéreo del Aeropuerto de Monte Agradable, Islas Malvinas*”.

13. Señalando el informe sobre la cuestión 27: *Seguridad operacional de la aviación — Política* (WP/410), el Delegado de Australia propuso las enmiendas siguientes: que la cláusula dispositiva 2 de la Resolución 27/1 se enmendara sustituyendo “del Anexo 19” por “de otros Anexos, según corresponda,” para garantizar que no se excluya inadvertidamente de la Resolución ninguna disposición pertinente de los Anexos; y que se enmendara la cláusula dispositiva 3 de la Resolución 27/2 para añadir, después del término “del Anexo 19”, la expresión “de otros Anexos, según corresponda”, por la misma razón, y que la expresión “las disposiciones contenidas en” se suprimiera para que se haga referencia únicamente a “las normas y métodos recomendados de la OACI”, en concordancia con el lenguaje técnico corriente. El Delegado de España expresó su apoyo respecto de estas enmiendas.

14. En nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (UE), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), el Delegado del Reino Unido pidió que, como había acordado la Comisión Técnica, se reestructurara la primera oración del párrafo 32.1 del informe sobre la cuestión 32: *Navegación aérea — Política* (WP/411) para que diga: “En el marco de esta cuestión del orden del día, la Comisión reconoció la necesidad de respaldar el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y las mejoras por

bloques del sistema de aviación (ASBU) como parte integral de dicho plan, considerando al mismo tiempo propuestas a fin de reforzar el GANP aprovechando...”. El Delegado de España apoyó la revisión propuesta.

15. Refiriéndose al informe sobre la Cuestión 34: *Navegación aérea — Control y análisis* (WP/412), en particular, a la Resolución 32/2 (*Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias*), el Delegado de la India señaló que la política de precios para el espectro de radiofrecuencias correspondiente a las funciones de los servicios de navegación aérea debía garantizar la viabilidad económica de los servicios de navegación aérea. Su sugerencia de que esto se reflejara en el penúltimo párrafo del informe mencionado no se aprobó porque que el asunto no se había debatido en la Comisión Técnica.

16. El Representante de Bangladesh expresó que apoyaba los Informes de la Comisión Técnica y los comentarios introductorios del presidente, en particular, el énfasis que se dio a la necesidad de proporcionar asistencia a grupos regionales tales como los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organización regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), para que puedan aplicar efectivamente las medidas recomendadas. Destacó, en este contexto, la necesidad de dar instrucción a los grupos mencionados atendiendo a la prioridad asignada a la seguridad operacional de la aviación.

17. Como comentario general acerca de los distintos informes de la Comisión Técnica, el Delegado de la Federación de Rusia señaló que en diversas oportunidades se había indicado que el Consejo debía considerar las propuestas de medidas futuras teniendo en cuenta sus repercusiones financieras. De acuerdo con ese enfoque, recalcó que correspondía al Consejo, con el apoyo de la Secretaría, establecer las prioridades para implementar las propuestas de modo tal que, en la medida de lo posible, se respondiera a las necesidades de los Estados miembros de la OACI.

18. Respaldando esta declaración, el Delegado de Francia señaló que la función del Consejo era encontrar la mejor manera de lograr los objetivos fijados por los Estados miembros en la Asamblea y definir el programa de trabajo de la Organización, y las prioridades correspondientes, para el trienio siguiente en consulta con todas las partes interesadas, de conformidad con los procedimientos existentes, y dentro del marco del presupuesto aprobado para 2014-2015-2016.

19. Compartiendo las opiniones de los Delegados de la Federación de Rusia y Francia, el Delegado de Australia señaló que el hecho de que sólo debían considerarse algunas medidas futuras teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias sugería una asignación de prioridades a las medidas propuestas. No obstante, tenía entendido que la Comisión Técnica no había considerado la prioridad relativa de esta última. Recomendando, en consecuencia, que se suprimieran en los Informes las referencias a que el Consejo debía considerar las repercusiones presupuestarias al examinar las distintas propuestas de la Comisión Técnica, el Delegado de Australia sostuvo que el Consejo podría abordar el importante asunto de la asignación de prioridades.

20. Apoyando esta recomendación, el Delegado de España estuvo de acuerdo con los oradores anteriores en cuanto a que el Consejo debía tener la oportunidad de examinar todas las medidas propuestas y establecer las prioridades correspondientes.

21. Observando que los comentarios del Representante de la Federación de Rusia habían tenido el apoyo de algunos Delegados, el Presidente de la Asamblea señaló que en los Informes en cuestión no debía mencionarse la disponibilidad de fondos como si fuera una condición previa para la

ejecución del trabajo que pedía la Asamblea. Le correspondía al Consejo, en definitiva, establecer prioridades, si la Secretaría las requería. Como en toda organización, el Presupuesto lo administraba el Secretario General, en la Secretaría, basándose en esas prioridades. Resultaba innecesario recordar esto cada vez que se requería tomar una decisión. En consecuencia, debían eliminarse de los informes de la Comisión Técnica mencionados, todas las referencias a tomar en cuenta las repercusiones presupuestarias al adoptar una decisión propuesta para el futuro.

22. Con sujeción a las enmiendas registradas en los párrafos 13, 14 y 21, el Presidente declaró aprobados los siguientes Informes de la Comisión Técnica y adoptadas las resoluciones indicadas:

- WP/410 — Sección Generalidades
  - Cuestión 26: *Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012*
  - Cuestión 27: *Seguridad operacional de la aviación — Política* (Resoluciones 27/1 y 27/2, enmendadas)
  - Cuestión 28: *Seguridad operacional de la aviación — Normalización*
  - Cuestión 29: *Seguridad operacional de la aviación – Control y análisis*
- WP/411 — Cuestión 30: *Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación* (Resoluciones 30/1 y 30/2)
  - Cuestión 31: *Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes* (Resoluciones 31/1 y 31/2)
  - Cuestión 32: *Navegación aérea — Política*
  - Cuestión 33: *Navegación aérea — Normalización*
- WP/412 — Cuestión 34: *Navegación aérea — Control y análisis* (Resoluciones 34/1, 34/2 y 34/3)
- WP/413 — Cuestión 35: *Navegación aérea — Apoyo a la implantación*
  - Cuestión 36: *Navegación aérea — Cuestiones emergentes*
  - Cuestión 37: *Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)* (Resolución 37/1)
  - Cuestión 38: *Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica*



23. El Presidente agradeció al presidente de la Comisión Técnica, a los vicepresidentes primero y segundo, Sr. Piotr Pawel Olowski (Polonia) y Gral. Div. Ae. Luis Coimbra Busch [Bolivia (Estado Plurinacional de)], respectivamente, y a los miembros de la Comisión, por la excelente labor realizada.

***Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la sección Generalidades; cuestiones 11, 18 y 19; cuestiones 12 a 16; cuestiones 20 a 25; y cuestión 17***

24. El Presidente, en su calidad de presidente del Comité Ejecutivo, presentó una serie de trece Informes (WP/414 a WP/423 Revisada, WP/429, WP/430 y WP/431) para su aprobación por la Plenaria.

25. Con respecto al informe sobre la Cuestión 25: *Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo* (WP/419), la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) propuso suprimir la cláusula dispositiva 11 de la Resolución 25/2 [*Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*], conforme a la cual la Asamblea “Alienta a los Estados contratantes a que cuando notifiquen sus diferencias a la OACI en uno de los idiomas de trabajo de la OACI que no sea el inglés, proporcionen además el texto de sus diferencias en inglés con el objetivo de que la información sobre las diferencias esté ampliamente disponible y sea lo más útil posible;”. Esta propuesta concordaba con la nota WP/260 presentada por su Estado para instar al desarrollo de textos de orientación e iniciativas de capacitación para la identificación y notificación de diferencias. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) recordó que no se había formulado ninguna objeción en el curso del examen de esta nota por el Comité Ejecutivo. En particular, ningún Delegado había cuestionado la validez del párrafo 2.8 de la misma, en el cual se recalca que “Es importante que las notificaciones de diferencias a través del EFOD (sistema de notificación electrónica de diferencias) puedan ser realizadas en cualquiera de los idiomas oficiales de la Organización”.

26. Aunque se reconocía la importancia del trabajo de la Secretaría y el número considerable de diferencias que se notificaban mediante el sistema EFOD, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) señaló las limitaciones de los Estados para cumplir sus obligaciones conforme al Artículo 28 (*Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales*) del Convenio de Chicago. Añadió que su propuesta no tenía por objeto perjudicar a la Subdirección de idiomas y publicaciones (LPB), que tenía un volumen elevado de trabajo, especialmente durante la Asamblea. Si bien era consciente del requisito, en el Anexo 15 (*Servicios de información aeronáutica*), de que los Estados publiquen las diferencias significativas en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) e incluyan el texto en inglés de las partes que se expresan en lenguaje claro, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) recalcó que no es obligatorio que los Estados presenten sus diferencias en inglés. Destacando la importancia de respetar el principio de multilingüismo, señaló que la cláusula dispositiva 11 de la Resolución 25/2 debía suprimirse para evitar confusión, errores e interpretaciones erróneas y para incrementar la eficiencia de la notificación de diferencias. Los Delegados de Colombia, Cuba, China, Guinea y Ecuador respaldaron la propuesta.

27. Recordando que este asunto se había considerado detenidamente en el Consejo (199/5), el Delegado de la Federación de Rusia señaló que se había decidido que, independientemente del idioma en que se notificaran las diferencias, era necesario tener por lo menos la traducción en inglés, para dar a conocer la información sobre las diferencias a todas las partes interesadas. En la cláusula dispositiva 11 debía establecerse claramente la existencia de esa decisión del Consejo.

28. Asegurando a los Delegados que la cláusula dispositiva 11 no imponía a los Estados la obligación de notificar sus diferencias en inglés, el Presidente de la Asamblea explicó que sólo alentaba a los Estados a proporcionar una versión en inglés de sus diferencias. No obstante, la cláusula dispositiva 11 se suprimiría de la Resolución 25/2 atendiendo a las opiniones expresadas.

29. Seguidamente, se abordó el informe sobre la Cuestión 17: *Protección del medio ambiente* y la Resolución 17/2 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*), que figuraba en la WP/430.

30. En nombre de su Gobierno, el Delegado de México expresó satisfacción en cuanto a que el texto de la Resolución 17/2 al que se había llegado permitiría que el trabajo relativo al cambio climático que realizaba la Organización y sus Estados miembros siguiera avanzando. Agradeció la manera justa en que el Presidente de la Asamblea, como presidente del Comité Ejecutivo, había logrado que en los debates se tuviera en cuenta la mayoría de las preocupaciones de los Delegados. No obstante, el Delegado de México reiteró (EX/11) la preocupación de su Estado con respecto a la inclusión, en el principio rector p) del Anexo de la Resolución 17/2, de los principios contenidos en otros instrumentos de las Naciones Unidas. México favorecía referirse al principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales al principio del principio rector p) más que al final, ya que se trataba de uno de los pilares de la Organización y se consagraba en el Artículo 44 (*Objetivos*) del Convenio de Chicago.

31. El Delegado de Libia apoyó todas las enmiendas propuestas de la Resolución 17/2 cuando el Comité Ejecutivo la consideró, al igual que el compromiso que se había logrado después del trabajo considerable realizado en la OACI y que había culminado con el éxito de la Asamblea. Destacó que su Estado, que recientemente había sido elegido para el Consejo de la OACI, participaría activamente en el trabajo de la Organización para garantizar un alto nivel de seguridad operacional y protección en la aviación civil internacional.

32. Los Delegados de los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Brasil [en nombre de Brasil, Argentina, Cuba y Venezuela (República Bolivariana de)], Lituania [en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], Japón, China, Nueva Zelandia, India, Singapur, Afganistán, Australia, Arabia Saudita, Bahrein, Canadá, la República de Corea, los Emiratos Árabes Unidos, Qatar e Irán (República Islámica del) expresaron reservas con respecto a algunas disposiciones de la Resolución 17/2. Muchas de ellas se confirmaron posteriormente por escrito conforme al pedido del Presidente de la Asamblea. La reserva del Delegado de Irán (República Islámica del) se retiró por correo electrónico con fecha 4 de octubre de 2013 al Secretario General. Además, con posterioridad, se transmitió al Secretario General, en una carta fechada el 14 de noviembre de 2013, una reserva de Nicaragua con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2. Los textos de las distintas reservas figuran a continuación y también en el sitio web del 38º período de sesiones de la Asamblea, bajo Documentación, Resoluciones.

33. El Delegado de los Estados Unidos expresó la reserva siguiente con respecto al párrafo 16 b) de la Resolución 17/2 y al principio rector p) del Anexo:

“Para Estados Unidos, uno de los objetivos críticos en la modernización de nuestro sistema de espacio aéreo nacional es afrontar los retos ambientales, incluido el cambio climático, y hemos estado a la vanguardia del progreso, en concertación con la industria, en el desarrollo y utilización de combustibles alternativos sostenibles.

También estamos comprometidos con el desarrollo de un enfoque mundial para hacer frente al cambio climático.

En los últimos tres años, Estados Unidos, así como otros, ha tomado medidas importantes acordes con la resolución del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre el cambio climático. En gran medida, la resolución sobre el cambio climático del 38º período de sesiones de la OACI refleja el progreso que hemos logrado, y nos hace avanzar hacia un enfoque global para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático. Estados Unidos apoya las disposiciones de la resolución sobre normas tecnológicas, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

Asimismo, estamos a favor de adelantar el trabajo sobre el desarrollo de una medida mundial basada en el mercado para la aviación internacional. Una medida mundial basada en el mercado complementaría las muchas otras medidas que están tomando la OACI y sus Estados miembros para reducir las emisiones de la aviación. Esperamos trabajar diligentemente en esta tarea durante los próximos tres años.

A pesar del apoyo al enfoque mundial y al trabajo sobre la medida mundial basada en el mercado, nos preocupan algunas disposiciones de esta resolución. Tenemos reservas sobre el párrafo 16 (b) y el principio rector (p) que figuran en el Anexo.

#### **Reserva sobre el párrafo 16 (b)**

Con respecto al párrafo 16 (b), aunque Estados Unidos apoya en principio el concepto de umbrales *de minimis*, no creemos que 1% sea un umbral apropiado, que el umbral deba basarse en las actividades de aviación de los Estados y no de los explotadores, ni que las condiciones dependan de si las rutas son desde o hacia Estados en desarrollo. Esos criterios representan una forma inapropiada de abordar el concepto *de minimis*, particularmente a la luz del principio de la OACI de no discriminación y el compromiso de evitar distorsiones del mercado. De ser aplicado, el umbral *de minimis* tendría el efecto de excluir la gran mayoría de los países del mundo de la participación en una MBM. Además, y en consonancia con el texto de la disposición, Estados Unidos no considera que tal umbral afecte a la elaboración de una MBM mundial. Estados Unidos presenta una reserva respecto del párrafo 16(b).

#### **Reserva sobre el principio rector (p)**

Estados Unidos se opone a la inclusión del principio rector (p) en el Anexo. Por razones bien conocidas, Estados Unidos no considera que los principios de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, incluido el principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas”, se apliquen a la OACI, ya que ésta se rige por su propio régimen jurídico. Por esta razón, Estados Unidos presenta una reserva respecto del principio rector (p) que figura en el Anexo de esta resolución.”

34. El Delegado de la Federación de Rusia expresó una reserva con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2 en la siguiente declaración:

“La Delegación de la Federación de Rusia quiere agradecer sinceramente a todas las delegaciones que hicieron grandes esfuerzos, mostraron sabiduría y trabajaron con espíritu de cooperación y entendimiento mutuo para llegar a un acuerdo sobre una de las cuestiones más difíciles.

El texto nuevo de la Declaración consolidada constituye, sin duda, un compromiso sin el que sería imposible avanzar.

No todas las disposiciones de la resolución enmendada responden plenamente a los intereses de la Federación de Rusia. Sin embargo, comprendemos que de no tenerse en cuenta los intereses de otros Estados, resultarían vanos todos nuestros esfuerzos.

En realidad, la cuestión 7 de la parte permanente de la Declaración consolidada es la única cuestión respecto de la cual la Delegación de la Federación de Rusia quiere expresar una reserva.

En la nota de estudio A38-WP/250, la Delegación de la Federación de Rusia señaló a la atención de la Asamblea el hecho de que una meta de neutralidad en carbono después del año 2020 no es realista para el sector de la aviación civil internacional. Esta meta es, precisamente, lo que predetermina la necesidad de medidas de mercado. A su vez, las medidas de mercado menguan la capacidad del sector para reducir, en realidad, las emisiones de GEI, además de que ejercerán un impacto negativo en el conjunto de indicadores de seguridad de vuelo, ya que el ritmo de desarrollo tecnológico se lentificará en el sector.

Respecto a esto, la Delegación de la Federación de Rusia quisiera, una vez más, hacer un llamamiento a la Asamblea e instarla a pedir al Consejo de la OACI que reconsidere las metas mundiales que la OACI desea, a fin de que estas puedan contribuir al logro de las metas principales: reducir verdaderamente las emisiones del sector de la aviación civil internacional, mejorar la seguridad de vuelo, lograr el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional y fortalecer la cooperación, la amistad y el entendimiento mutuo entre las naciones y los pueblos.”

35. El Delegado del Brasil, en nombre del Brasil, Argentina, Cuba y Venezuela (República Bolivariana de), indicó su satisfacción en cuanto a que los Estados miembros de la OACI, en un esfuerzo verdadero por llegar a un compromiso, habían podido concretar un acuerdo con respecto al cambio climático. Creían que estas iniciativas promoverían el entendimiento mutuo de los Estados miembros. Brasil, Argentina, Cuba y Venezuela (República Bolivariana de) comprendían, por otra parte, que las metas comunes a las que se aspira a escala mundial todavía tienen que reevaluarse y analizarse, a fin de que reflejen las distintas etapas de desarrollo de los Estados miembros de la OACI. Esta cuestión revestía la mayor importancia ante las perspectivas de crecimiento actual y futuro del sector de la aviación civil internacional. En consecuencia, presentaron conjuntamente una reserva con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2.

36. El Delegado de Lituania en nombre de los 28 Estados de la Unión Europea (UE) y otros 14 Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC<sup>1</sup>), expresó la reserva siguiente con respecto a los párrafos 7 y 16 de la Resolución 17/2 y el principio rector p) de su Anexo:

“Los 28 Estados miembros de la Unión Europea y 14 otros Estados miembros de la CEAC (que figuran en la nota de pie de página 1) apoyan un enfoque integral para reducir las emisiones procedentes de la aviación, que abarque los avances en la tecnología y las normas, las medidas operacionales y las medidas de mercado, lo cual se comparte a nivel de la OACI como lo confirma la adopción de la Resolución A38-18 de la Asamblea (anteriormente la Resolución 17/2). En consecuencia, acogemos con gran satisfacción la decisión de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM para la

---

<sup>1</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, , La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, la República de Moldova, San Marino, Serbia, y Suiza.

aviación internacional con el propósito de implantarlo a partir de 2020, como parte de este enfoque integral. Esperamos contribuir al ambicioso programa de trabajo para elaborar el plan mundial de MBM a fin de adoptar una decisión en el 39º período de sesiones de la Asamblea.

Si bien acogemos la Resolución A38-18 (anteriormente la Resolución 17/2) de la Asamblea como un paso significativo en los esfuerzos de la OACI por abordar de manera integral el impacto de la aviación civil internacional en el cambio climático, Lituania, en nombre de los 28 Estados miembros de la Unión Europea y 14 otros Estados miembros de la CEAC presenta esta declaración para aclarar nuestra postura en relación con los párrafos siguientes de la Resolución:

**“Nivel de ambición y metas mundiales a las que se aspira (párrafo 7.)**

Los 28 Estados miembros de la Unión Europea y 14 otros Estados miembros de la CEAC estiman que la meta colectiva “a la que se aspira” formulada para su aplicación a partir de 2020 es insuficientemente ambiciosa. Para 2020, se prevé que el nivel de las emisiones de la aviación internacional a escala mundial será cerca de 70% más alto que los niveles de 2005, incluso con el 2% de mejoramiento en el rendimiento del combustible considerado en la Resolución.

En este sentido, la Unión Europea ha preconizado sistemáticamente que la meta de reducción mundial para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional debería ser del 10% para 2020 en comparación con los niveles de 2005.

**Medidas hasta 2020 (párrafo 16.)**

En la Resolución A37-19 de la Asamblea de 2010 de la OACI se reconoció que los Estados pueden emprender medidas más ambiciosas antes de 2020 e implantar las medidas de mercado existentes. Los 27 Estados miembros de la Unión Europea y los otros 17 Estados miembros de la CEAC acogieron con beneplácito esta medida. Consideramos que las medidas de mercado constituyen uno de los medios más eficaces para abordar el impacto de la aviación en el clima. Europa está decidida a continuar con un enfoque integral para reducir las emisiones de la aviación y contribuir a hacer frente al cambio climático, incluyendo las medidas de mercado.

**Ausencia de obligaciones de carácter jurídico para “acuerdo mutuo” (párrafo 16. a)**

En el Convenio de Chicago se reconoce expresamente el derecho de cada Estado contratante de aplicar, de manera no discriminatoria, sus leyes y reglamentos a las aeronaves de todos los Estados.

Los 28 Estados miembros de la Unión Europea y 14 otros Estados miembros de la CEAC, aunque tienen un compromiso con respecto a las medidas multilaterales para abordar los efectos de las emisiones de la aviación, desean recordar que las resoluciones de la Asamblea no pueden disminuir estos derechos o añadir a las obligaciones de los Estados contratantes de la OACI.

**Disposiciones de *minimis* (párrafo 16. b)**

“Dependiendo de la interpretación del párrafo 16 b), las disposiciones *de minimis* del tipo considerado en ese párrafo podrían dejar exentas rutas hacia y desde numerosos Estados respecto de la aplicación de todas las medidas de mercado en todo el mundo.

Más aún, el párrafo 16 b) de la Resolución A38-18 de ninguna manera debería considerarse como un precedente para las MBM mundiales.

**Responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas [Anexo sobre los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional – párrafo (p)]**

Los 28 Estados miembros de la Unión Europea y 14 otros Estados miembros de la CEAC no están de acuerdo con la lista de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas de la CMNUCC entre los principios rectores para las medidas de mercado.

Inicialmente, el propósito de los principios rectores fue servir de guía a los Estados en la elaboración de medidas regionales y nacionales. Los Estados sin capacidad suficiente para implantar medidas nacionales no aplicarían estos principios en primer lugar.

El principio de la CMNUCC se aplica a medidas de los Estados. Al tomar medidas regionales, se producirían distorsiones del mercado y discriminación entre los explotadores si se aplicara a ellos un trato distinto según su nacionalidad para las operaciones hacia o desde los aeropuertos en Europa. Así, esto iría en contra de los principios consagrados en el Convenio de Chicago y que rigen las actividades de la OACI. Muchos de los transportistas con base en países menos desarrollados están, de hecho, entre los más importantes, los más avanzados y los más rentables del mundo.

Los 28 Estados miembros de la Unión Europea y 14 otros Estados miembros de la CEAC mantienen su compromiso de prestar asistencia a los Estados que la necesitan, para que mejoren la sostenibilidad de sus sectores de la aviación.

“Por consiguiente, Lituania, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia) y otros 14 Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, la República de Moldova, San Marino, Serbia y Suiza), aquí presenta una reserva oficial respecto de los párrafos 7, 16 a) y 16 b) de la Resolución A38-18 (anteriormente la Resolución 17/2), al igual que respecto del principio p) de su Anexo, y solicita que se registre oficialmente esta declaración.”

37. El Delegado del Japón felicitó al Presidente de la Asamblea y a los otros Delegados por el avance alcanzado y el trabajo realizado en el 38º período de sesiones de la Asamblea para demostrar el liderazgo de la OACI en lo que concierne al cambio climático. No obstante, su Estado formuló una reserva con respecto al párrafo 16 b) de la Resolución 17/2 y al principio rector p) de su Anexo.

38. El Delegado de China formuló una reserva con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2, en la declaración que figura a continuación:

Durante este período de sesiones de la Asamblea, bajo la dirección del Presidente, todas las partes aquí presentes han hecho todo lo posible y han logrado un resultado bastante equilibrado y positivo en relación con la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático y han demostrado a la comunidad internacional la sinceridad de sus iniciativas y los enérgicos esfuerzos de la aviación civil

para hacer frente al cambio climático. La OACI ha demostrado su función de liderazgo para tratar la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático.

En los últimos días, la Delegación de China, en un espíritu de consulta y cooperación, y con una actitud positiva y constructiva, ha participado en las consultas con las partes interesadas, en un esfuerzo por facilitar la elaboración, por la Asamblea, de un texto de Resolución equilibrado que no sólo refleje las inquietudes clave de los países en desarrollo, sino que también tenga en cuenta las inquietudes de todas las partes. Con el objeto de que el texto del Presidente refleje las inquietudes clave de los países en desarrollo de manera equilibrada, doce Estados, incluida China, han presentado notas de estudio en las que se proponen enmiendas de los párrafos en que se tratan las medidas de mercado (MBM), el plan mundial de MBM, la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y los principios rectores en el Anexo, y han ayudado al Comité Ejecutivo y a la Asamblea a adoptar la Declaración consolidada de las Políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático.

Considerando que el tema de este período de sesiones de la Asamblea es “La aviación unida”, la Delegación de China desearía por la presente hacer un llamamiento a todos los miembros de la familia de la OACI para que adopten un enfoque progresista, reconozcan el valor y conserven la tradición de consenso tratando las cuestiones de esta Organización en un espíritu de unidad.

Con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2, la Delegación de China opina que, habida cuenta de que la aviación internacional de los países en desarrollo aún se encuentra en etapa de crecimiento, la adopción de una meta de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 sin responsabilidades diferenciadas impedirá el desarrollo futuro de la aviación internacional de estos países. La Delegación de China desea reiterar su apoyo al establecimiento de metas para reducir las emisiones provenientes de la aviación internacional. Sin embargo, debe especificarse que los países desarrollados deberían tomar la iniciativa de adoptar medidas de reducción de emisiones a fin de compensar el aumento de las emisiones de la aviación internacional de los países en desarrollo.

Por consiguiente, la Delegación de China hace constar por la presente su reserva oficial en relación con la Cláusula dispositiva [párrafo] 7 de la Resolución 17/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático, y solicita que esta declaración se incorpore oficialmente en el informe del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

39. La Delegada de Nueva Zelanda expresó su apoyo con respecto a las medidas conducentes a un plan mundial de MBM. Durante las deliberaciones, su Delegación había expresado en diversas ocasiones, las preocupaciones de Nueva Zelanda acerca de la aplicación del concepto de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) en este foro, y también había planteado cuestiones en relación con la aplicación del principio *de minimis*. Por lo tanto, quería expresar las reservas de Nueva Zelanda respecto al párrafo 16 b) de la Resolución 17/2 y al principio rector p) de su Anexo.

40. El Delegado de la India agradeció al Presidente de la Asamblea la adopción por la Asamblea del concepto de consentimiento mutuo y multilateralismo y la inclusión del CBDR en los principios rectores del diseño y la aplicación de las MBM para la aviación internacional establecidos en el Anexo de la Resolución 17/2. Asimismo, manifestó su satisfacción por el hecho de que se había reconocido que un plan mundial de MBM debía en primer lugar ser objeto de la prueba que se había establecido para determinar si era factible y podía ponerse en práctica. Al igual que China, la India expresó una reserva con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2. La India ya lo había hecho también en 2010 con respecto al párrafo 6 de la Resolución A37-19. Su Estado lo reiteraba en esta Asamblea

porque básicamente tenía problemas con el tercer y cuarto renglones del párrafo 7 de la Resolución 17/2. La India seguía teniendo reservas a ese respecto.

41. El Delegado de Singapur formuló la declaración de reserva siguiente con respecto al párrafo 16 de la Resolución 17/2:

“Singapur apoya la Resolución A38-17/2 del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, a excepción de un párrafo. Habíamos apoyado el párrafo 16 en la votación de la sesión del Comité Ejecutivo sólo a título de proyecto sujeto a mejoras posteriores. En vista de que no hubo oportunidad posteriormente, durante la Asamblea, para mejorar el párrafo 16, presentamos una reserva respecto al mismo. El problema es que dicho párrafo puede interpretarse en el sentido de que se permite que los distintos Estados y sus explotadores de servicios aéreos apliquen de manera diferente las medidas de mercado nacionales o regionales, con base en los resultados de consultas y negociaciones bilaterales o multilaterales, lo que conduce a condiciones de desigualdad. Nuestra reserva también se funda en el hecho de que, en el marco del párrafo 16, las medidas de mercado no deberían conducir a una distorsión importante del mercado. Nuestra postura es que dichas medidas deberían aplicarse de manera equitativa, justa y no discriminatoria a todos los explotadores de servicios aéreos afectados”.

42. El Delegado de Afganistán formuló una reserva con respecto al párrafo 16 b) de la Resolución 17/2, por los motivos citados por el Delegado de Singapur.

43. El Delegado de Australia formuló una reserva con respecto al párrafo 10 del Preámbulo, y a los párrafos 6, 7, 16 b), 20 y 21 de la Resolución 17/2 y el principio rector p) del Anexo de la misma:

Australia no acepta el párrafo 16 b) de la Resolución 38/17/2 adoptada por el 38º período de sesiones de la Asamblea el 3 [4] de octubre de 2013.

El párrafo 16 b) de la Resolución 38/17/2 resuelve que toda ruta hacia y desde Estados en desarrollo cuyas actividades de aviación civil internacional estén por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, estaría exenta de la aplicación de cualquier medida de mercado hasta que se implante el plan mundial.

Después de la 37ª Asamblea, el análisis efectuado por la Secretaría de la OACI confirmó los efectos distorsionadores que tendría en el mercado la aplicación de este enfoque a las exenciones *de minimis* de las medidas de mercado. La aplicación del considerable umbral *de minimis* en esta Resolución podría potencialmente exonerar a los transportistas en rutas de los Estados principales en el sector de la aviación, lo cual ocasionaría una importante distorsión del mercado y fugas de carbono.

Además, Australia no acepta el párrafo 10 del Preámbulo y el principio propuesto en el apartado p) del Anexo a la Resolución 38/17/2 donde se introduce el principio de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades en el contexto de la OACI. Esto menoscaba los principios bien establecidos de la OACI de no discriminación y trato justo y equitativo, lo cual podría conducir a resultados confusos y/o discriminatorios. La OACI ha podido acomodar los arreglos especiales que necesitan los países menos avanzados o los explotadores mediante la consideración de circunstancias especiales y capacidades respectivas.

Además, Australia no acepta ninguna interpretación del principio de circunstancias especiales y capacidades respectivas que se basa en una diferenciación entre países en función de su



condición de país desarrollado o en desarrollo. Toda distinción de este tipo menoscabaría los principios bien establecidos de la OACI de no discriminación y trato justo y equitativo. Por consiguiente, Australia aplica este entendimiento a todos los párrafos en que se hace referencia a circunstancias especiales y/o capacidades respectivas en la Resolución 17/2, adoptada por el 38º período de sesiones de la Asamblea el 3 [4] de octubre de 2013, en particular, los párrafos 6, 7, 20, 21 y el principio propuesto en el apartado p) del Anexo a la Resolución 38/17/2.”

44. Agradeciendo al Presidente de la Asamblea y a los presidentes de las Comisiones por su excelente trabajo, el Delegado de Arabia Saudita señaló que la Asamblea había tomado decisiones y adoptado resoluciones que promoverían el crecimiento y el desarrollo de la aviación civil y reforzarían la seguridad operacional y la protección del sector de la aviación en general. Además, agradeció a todos los Estados que habían participado en las deliberaciones y habían demostrado un espíritu de compromiso en el curso de algunos debates que fueron difíciles, incluso cuando había en definitiva puntos de vista diferentes, en especial con respecto a la aviación internacional y el cambio climático. El Delegado de Arabia Saudita esperaba, sin embargo, que continuaran las deliberaciones para llegar a un consenso que permitiera garantizar que la aviación civil seguiría desempeñando una función importante en la reducción de las emisiones. Como siempre, su Estado estaba dispuesto a participar en esas deliberaciones de buena fe y con transparencia a fin de encontrar soluciones que garanticen la sostenibilidad del transporte aéreo.

45. No obstante, Arabia Saudita tenía inquietudes con respecto a las metas a las que se aspira y al crecimiento neutro en carbono y compartían estas inquietudes con otros Estados. Le gustaría que hubiera Resoluciones de la OACI que disiparan esas inquietudes. Arabia Saudita afirmó su derecho de desarrollar su sector de aviación civil de conformidad con sus intereses económicos y sociales, sin onerosas consecuencias en los costos. Este era el motivo por el cual Arabia Saudita debía expresar una reserva con respecto al párrafo 7 de la Resolución 17/2.

46. El Delegado de Bahrein apoyó esta postura. Señalando que su Gobierno había creado un grupo de trabajo para reducir las emisiones de la aviación, indicó que se presentaría oportunamente a la OACI un informe sobre los resultados de las deliberaciones del mismo. El Delegado de Bahrein agradeció al Presidente de la Asamblea y a los presidentes de las distintas Comisiones por los esfuerzos que habían permitido obtener resultados muy positivos y hacer realidad el tema de la Asamblea: “La aviación unida”.

47. El Delegado del Canadá, en nombre de su Estado, agradeció al Secretario General, al Presidente de la Asamblea y al Presidente del Consejo por sus esfuerzos durante el 38º período de sesiones de la Asamblea y reconoció los logros alcanzados con respeto al tema del cambio climático. No obstante, añadió que el Canadá deseaba formular una reserva respecto del párrafo 16 b) de la Resolución 17/2 y el principio rector (p) del Anexo de la misma. Estas reservas reflejaban la inquietud persistente del Canadá en relación con la incorporación de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR), que es uno de los principios de la CMNUCC, en la Resolución, ya sea por principio o por la práctica, lo cual parecía ser incompatible con los principios que regían las actividades de la aviación civil internacional. El Canadá mantuvo su compromiso de seguir abordando en la OACI, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional por medio de un amplio conjunto de medidas.

48. El Delegado de la República de Corea felicitó al Presidente de la Asamblea y a todos los Delegados por haber llegado a acuerdo con respecto a la Resolución 17/2 sobre el cambio climático basándose en un espíritu de consenso y cooperación. Seguidamente, expresó una reserva relativa al principio rector p) e hizo un comentario acerca del párrafo 16 b) en la declaración siguiente:

“La Delegación de la República de Corea ante el 38° período de sesiones de la Asamblea ya expresó sus reservas en relación con el párrafo p) del Anexo a la Resolución A38-17/2, adoptada durante la última sesión plenaria, el 4 de octubre de 2013. En general, las Resoluciones de la Asamblea no son jurídicamente vinculantes, pero la República de Corea no desea que su posición se vea afectada por el párrafo p) o por los puntos de vista expresados para apoyar dicho párrafo. Por lo tanto, con esta nota se pretende aclarar la postura de la República de Corea respecto al párrafo p), en el que se trata el aspecto más fundamental de las emisiones de la aviación internacional.

En primer lugar, desde la perspectiva de la República de Corea, el párrafo p) de la Resolución A38-17/2 parece haber inclinado la balanza en favor de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) al permitir que estas se tengan en cuenta al diseñar e implantar medidas basadas en el mercado (MBM). Desde que la OACI se dispuso a enfrentar el problema del cambio climático, los debates en torno al principio de CBDR consagrados en la CMNUCC han ocupado un lugar central. En otras palabras, aplicar o no las CBDR a las emisiones de la aviación internacional se ha debatido en vano durante años, sin que hasta el 38° período de sesiones de la Asamblea se haya llegado a un consenso. Esa tensión también fue evidente respecto a la Resolución previa de la Asamblea, la A37-19, en cuyo Preámbulo sólo se reconocía la existencia de las CBDR en el marco de la CMNUCC, pero poniendo cuidado en evitar confirmar su aplicación al transporte aéreo. Teniendo en cuenta este telón de fondo, la República de Corea está preocupada de que el párrafo p) pueda afectar indebidamente a las deliberaciones futuras que tengan lugar en la OACI.

En segundo lugar, la República de Corea advierte que las CBDR constituyen un principio que sirve de guía en el marco de la CMNUCC. Sin embargo, es necesario evaluar cuidadosamente las CBDR si deben trasplantarse a la aviación internacional, ya que el principio de no discriminación en el marco del Convenio de Chicago, que contradice conceptualmente el principio de CBDR, ha resistido el paso del tiempo durante decenios y ha contribuido enormemente al desarrollo de la aviación civil internacional. La República de Corea duda que este método de amalgamado resulte de utilidad para resolver problemas complejos que afecten a la aviación y el cambio climático.

Además del párrafo p), la República de Corea desea hacer comentarios en torno al párrafo 16 b). El párrafo 16 b) actual constituye una mejora respecto del párrafo correspondiente de la Resolución previa de la Asamblea, en el sentido de que se adoptan enfoques basados en las rutas y en la actividad de la aviación, con lo que se reduce al mínimo la distorsión del mercado. No obstante, parece no haber bases para justificar el umbral del 1% en oposición al 0,9% y persiste cierta duda acerca de los criterios que se aplicaron para distinguir entre Estados en desarrollo y Estados desarrollados. Como lo señaló el grupo de expertos, el principio *de minimis* ocasionará distorsión en el mercado. Por lo tanto, la República de Corea espera que el Consejo examine el principio *de minimis* con cuidado y se reserva la oportunidad de formular otros comentarios para el momento en que el Consejo presente un informe ante la próxima Asamblea.”

49. En su declaración de reserva con respecto al párrafo 16 b) de la Resolución 17/2, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos indicó que “Esta disposición puede conducir a distorsiones significativas del mercado y poner a algunos explotadores de aeronaves en situación de desventaja considerable. Esto entra en conflicto directo con el Artículo 11 del Convenio de Chicago. El texto de la disposición es en extremo impreciso. Esto inevitablemente creará confusión”. El Delegado de Qatar apoyó esta postura.

50. El Delegado de Irán (República Islámica del) formuló una reserva con respecto al párrafo 16 a) y b) pero, con posterioridad, la retiró mediante correo electrónico de fecha 4 de octubre de 2013, dirigido al Secretario General.

51. Nicaragua, que había establecido su postura en relación con la Resolución 17/2 en las amplias deliberaciones del Comité Ejecutivo al respecto, informó al Secretario General acerca de su reserva en cuanto al párrafo 7, mediante una comunicación fechada el 14 de noviembre de 2013. Nicaragua consideró “que las metas comunes a las que se aspira, aún deben transitar por análisis más profundos e incluso reevaluarse, con el propósito de que reflejen las diferentes etapas de desarrollo de los Estados miembros de la OACI. Aspecto de vital importancia en función de las perspectivas de crecimiento actual y futuro de la aviación civil internacional”.

52. Los Informes siguientes del Comité Ejecutivo fueron aprobados y las Resoluciones indicadas fueron adoptadas, con sujeción a la enmienda registrada en el párrafo 28 anterior y las reservas reflejadas en los párrafos 33 a 51:

- |                    |   |
|--------------------|---|
| WP/423<br>Revisada | — Sección Generalidades   |
| WP/414             | — Cuestión 11: <i>Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012</i>   |
|                    | — Cuestión 18: <i>Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil</i>                                     |
|                    | — Cuestión 19: <i>Duración de los mandatos del Secretario General (Resolución 19/1)</i>   |
| WP/415             | — Cuestión 12: <i>Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia</i>                                     |
| WP/416             | — Cuestión 20: <i>Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años</i>   |
|                    | — Cuestión 21: <i>Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo</i>   |
| WP/417             | — Cuestión 13: <i>Seguridad de la aviación — Política (Resolución 13/1)</i>   |
| WP/418             | — Cuestión 22: <i>Gestión de recursos humanos</i>   |
|                    | — Cuestión 23: <i>Situación relativa al personal de la OACI</i>   |
| WP/419             | — Cuestión 25: <i>Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo [Resoluciones 25/1, 25/2 (enmendada) y 25/3]</i> |
| WP/420             | — Cuestión 14: <i>Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)</i>   |
| WP/421             | — Cuestión 15: <i>Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación</i>  |
| WP/422             | — Cuestión 24: <i>Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI</i>  |

- WP/429 — Cuestión 17: *Protección del medio ambiente*  
y /430 — [Resolución 17/1 y Resolución 17/2 (con reservas)]
- WP/431 — Cuestión 16: *Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica*  
(Resolución 16/1)

### ***Aprobación del Informe final del Comité de Credenciales***

53. Al presentar el Informe final del Comité de Credenciales que contenía la nota WP/370, el presidente interino, Sr. Carlos Bonilla Vílchez (Nicaragua), en nombre del presidente, Sr. Ismaeil Mohammed Al Balooshi (Emiratos Árabes Unidos), recordó que en la primera sesión plenaria celebrada el 24 de septiembre de 2013, la Asamblea había acordado establecer el Comité de Credenciales y que se había invitado a las Delegaciones de los Emiratos Árabes Unidos, Nicaragua, La República Democrática Popular Lao, Swazilandia y Ucrania a proponer miembros.

54. En la primera sesión del Comité de Credenciales más tarde ese mismo día, el Sr. Balooshi había sido elegido presidente, en forma unánime. Posteriormente, se habían celebrado tres sesiones adicionales los días 27, 28 y 30 de septiembre de 2013. En la última reunión, el Comité de Credenciales estimó que las credenciales presentadas por los 184 Estados miembros y 46 delegaciones de observadores se habían recibido en buena y debida forma. Con posterioridad se habían recibido las credenciales de otro Estado miembros, con lo cual el total se elevó a 185. El resumen y el párrafo 5 de la nota debían enmendarse en consecuencia.

55. Al no haber comentarios, la Plenaria aprobó el informe final del Comité de Credenciales que figuraba en la nota WP/324, con las enmiendas ya especificadas. El presidente provisional del Comité de Credenciales agradeció a todos los miembros por el compromiso y el profesionalismo que habían demostrado en todas las sesiones del Comité.

### ***Delegación de autoridad al Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas de la Plenaria***

56. La Plenaria delegó en el Presidente la autoridad para aprobar, en nombre de la Asamblea, las actas del 38º período de sesiones de la Asamblea.

### ***Voto de agradecimiento***

57. En nombre de todas las delegaciones presentes, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos agradeció al Secretario General por todos los esfuerzos para organizar el 38º período de sesiones de la Asamblea, que había culminado con gran éxito. Además, agradeció a todos los miembros de la Secretaría que habían trabajado entre bastidores, dando apoyo y facilitando la labor de las delegaciones en su misión. Señalando que esta sería la última Asamblea en la cual el actual Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, participaría porque sus funciones finalizarían el 31 de julio de 2015, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos agradeció también su excelente desempeño como líder de la Secretaría y por las políticas estratégicas que había adoptado y que habían sido muy eficaces para incrementar la seguridad operacional y la protección de la aviación. Para concluir, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos agradeció a todas las delegaciones por la cooperación, que había permitido garantizar el exitoso resultado de la Asamblea.

58. El Secretario General, a su vez, agradeció al Delegado de los Emiratos Árabes Unidos sus amables palabras de agradecimiento por el trabajo de la Secretaría de la OACI durante la Asamblea. Al mismo tiempo, felicitó a todas las delegaciones por la ayuda que habían prestado para lograr el significativo nivel de apoyo de la Asamblea con respecto a los actuales cinco Objetivos estratégicos de la OACI – Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea, Seguridad de la aviación y facilitación, Desarrollo económico del transporte aéreo, y Protección del medio ambiente.

59. Antes de examinar brevemente los logros más importantes de la Asamblea en los últimos 10 años, el Secretario General se refirió primeramente al rotundo apoyo para el Presupuesto de la OACI correspondiente al trienio 2014-2016. Añadió que la adopción del Presupuesto se había realizado en un tiempo récord, primero en la Comisión Administrativa y después en la Plenaria, lo cual demostraba el decidido apoyo de las delegaciones con respecto a la misión permanente de la OACI y otorgaba al Consejo y la Secretaría un mandato muy sólido para avanzar hacia el futuro. A este respecto, el Secretario General destacó el hecho de que, gracias a una mejor planificación y al uso optimizado de los recursos internos en 2013, el costo del 38º período de sesiones de la Asamblea había sido inferior al de los dos períodos anteriores.

60. Seguidamente, el Secretario General se refirió a las áreas en que la Asamblea había pedido al Consejo y la Secretaría que centraran sus esfuerzos. Señaló que en el ámbito de la seguridad operacional, la Asamblea había respaldado plenamente tanto las propuestas de planificación estratégica como táctica, al igual que la flexibilidad con la cual debían aplicarse dentro de los contextos operacionales diversos de los Estados miembros de la OACI. El objetivo común era reducir la tasa y el número de accidentes en todo el mundo, en plena concordancia con las metas graduales establecidas en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El sólido apoyo de la Asamblea al GASP revisado otorgaba a la OACI un claro mandato de seguir promoviendo mayor transparencia, colaboración y capacidad de respuesta en ese ámbito mediante ciclos de análisis y notificación en tiempo real en materia de seguridad operacional. La OACI ampliaría estos esfuerzos en los próximos años con un compromiso más intenso con todos los actores regionales y la cuidadosa protección e intercambio de información de seguridad operacional de carácter crítico.

61. El progreso continuo de la seguridad operacional irá acompañado en cada etapa de ciclos complementarios de análisis y notificación de navegación aérea, según lo confirmó el apoyo de la Asamblea respecto al Plan mundial de navegación aérea (GANP). El GANP permitiría ahora que la OACI alcance, de manera práctica y flexible el objetivo deseado desde hace mucho tiempo de un sistema de navegación aérea armonizado a nivel mundial. Con sus módulos sumamente pormenorizados de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), el GANP revisado introdujo un nivel sin precedentes de transparencia y certidumbre para la planificación de los Estados, grupos regionales de ejecución, proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y partes interesadas de la industria. Proporcionó orientación clara sobre las metas operacionales y las normas de apoyo que se requerirán durante los próximos 15 años, además de las tecnologías, procedimientos y aprobaciones reglamentarias específicas en que se basarían.

62. Al respaldar las decisiones del Consejo en materia de seguridad de la aviación y facilitación, la Asamblea había confirmado el esfuerzo de la OACI para lograr un equilibrio más amplio entre medidas de control eficaces y la eficiencia del sistema. A los Delegados les complacería además tomar nota de que las prioridades basadas en la gestión de riesgos, el reconocimiento recíproco de medidas de seguridad equivalentes y otros principios básicos respaldarían ahora decididamente todas las deliberaciones sobre seguridad de la aviación y facilitación en la OACI.

63. La Asamblea había reconocido claramente el progreso logrado desde su 37° período de sesiones en cuanto al reforzamiento de la seguridad de la aviación civil, particularmente mediante el reforzamiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 relativos a la carga aérea, el suministro de asistencia técnica y la conclusión del segundo ciclo del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). La Asamblea había respaldado además nuevas orientaciones, tales como el enfoque de observación continua (CMA) para las auditorías de la seguridad de la aviación y la nueva estrategia del programa de identificación de viajeros (TRIP). Sobre todo, los resultados de la Asamblea confirmaron un principio clave que debe seguir guiando las iniciativas de la OACI: el éxito en materia de seguridad de la aviación y facilitación se logra basándose en la cooperación internacional.

64. La Asamblea había respaldado el nuevo Objetivo estratégico relativo al desarrollo económico del transporte aéreo. Asimismo, había respaldado las recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y el plan de acción conexas, además del plan de trabajo futuro de la Organización en cuanto a pronóstico, análisis económico y estadística. En consecuencia, la OACI tendría un mandato más intenso para el próximo trienio con respecto al desarrollo de una visión a largo plazo para la liberalización, un marco mundial de reglamentación, y la orientación de políticas conexas.

65. La Asamblea había reconocido que la elaboración de principios básicos de protección del consumidor constituía un nuevo tema de prioridad para la OACI, al igual que la elaboración de orientación sobre las repercusiones de los impuestos y otros gravámenes en el transporte aéreo. Se había encargado también al Consejo y la Secretaría que proporcionaran orientación sobre: fondos y financiación del desarrollo e infraestructura de aviación; funciones de supervisión en relación con seguridad operacional, seguridad de la aviación y aspectos económicos; y mecanismos de incentivos para respaldar la implantación oportuna de los módulos de las ASBU.

66. En relación con la protección del medio ambiente, la Asamblea había sido muy clara en cuanto a su apoyo del trabajo de la OACI con respecto a una amplia gama de iniciativas y medidas a las que se dedicaban esfuerzos continuamente para minimizar el impacto del ruido y las emisiones de las aeronaves. La Asamblea había reconocido el extraordinario progreso técnico del último trienio y, lo que es más importante, había adoptado las tendencias formuladas por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), del Consejo, como base del análisis futuro. La Asamblea había acogido con gran satisfacción la elaboración de una nueva norma sobre el ruido de las aeronaves y había alentado decididamente que se siguiera trabajando más ampliamente para establecer normas sólidas con respecto a emisiones de materia particulada y CO<sub>2</sub>, para el próximo período de sesiones de la Asamblea. Se habían respaldado los logros de la OACI con respecto a instrumentos ambientales y la labor permanente de la Organización para la utilización más generalizada de combustibles alternativos sostenibles. La Asamblea había reconocido como logro significativo de la OACI la presentación, en el último trienio, de los planes de acción de los Estados que representan más del 80% del tráfico internacional.

67. Además de los logros recientes de la Asamblea, y la labor futura con tecnologías, medidas operacionales y combustibles alternativos sostenibles para mejorar el rendimiento de la aviación en función del medio ambiente, los delegados habían dedicado tiempo también al tema de una solución global respecto a una medida de mercado (MBM) para reforzar los esfuerzos técnicos y operacionales en curso de la OACI con la idea de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación.

68. El Secretario General, había expresado claramente a los medios de comunicación el día de la inauguración de la Asamblea, sus expectativas a este respecto. Ahora podían decir que la aviación había enfrentado efectivamente el desafío del cambio climático, con el decidido compromiso del

Presidente Wachenheim, y que se había establecido un mandato claro de elaborar un plan mundial para MBM para 2016, con fecha de 2020 para su ejecución. Este era un importante paso hacia delante, un testimonio significativo de la capacidad del transporte aéreo para demostrar liderazgo en la colaboración global y, de hecho, una novedad mundial para cualquier sector importante de la industria, una que permitía a la OACI alcanzar una meta significativa a escala mundial.

69. El 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI había contado con la participación de 1 851 Delegados de 184 Estados miembros, Estados no miembros y 54 Delegaciones de observadores, el número más alto de participantes que jamás haya asistido a una Asamblea de la OACI. Para el Consejo y el Secretario General había sido muy alentador ver este alto grado de interés de los Estados miembros y la industria en el trabajo de la OACI, lo cual reconocía y apoyaba su función de liderazgo en la aviación mundial.

70. El Secretario General recalcó que muchas Delegaciones había expresado su satisfacción por la organización eficiente y eficaz de la Asamblea. Ya fuera con respecto al muy exitoso proceso de votación electrónica utilizado para las elecciones del Consejo, el volumen de más de 400 notas de estudio que se presentaron y que prontamente se procesaron y tradujeron, o las 32 sesiones que habían contado con el eficiente servicio de los intérpretes durante toda la Asamblea, una gran parte del personal de apoyo de la OACI había demostrado un desempeño más que ejemplar de sus funciones.

71. Para terminar, y hasta que se reúna nuevamente con los Delegados aquí en Montreal o en sus respectivos países y regiones, el Secretario General les deseó un seguro viaje de regreso a sus hogares y éxito permanente en sus iniciativas nacionales y regionales con respecto a la aviación.

72. Excepcionalmente, el Presidente de la Asamblea dio la palabra al observador de la Asociación del Transporte Internacional (IATA). Al hacer uso de la palabra en nombre de su Asociación, el observador de la IATA aseguró que reflejaba además las opiniones de sus asociados de la industria. Felicitó sinceramente al Presidente de la Asamblea, todos los Delegados presentes y a la OACI por el resultado trascendental del 38° período de sesiones de la Asamblea. Como lo había comunicado el Secretario General, se había alcanzado un progreso importante en todas las áreas del orden del día de la Asamblea. Agradeciendo a todos por su esfuerzos, el observador de la IATA señaló en particular a la atención de los asistentes la decisión histórica de la Asamblea de elaborar un Plan mundial de MBM para la aviación internacional. Felicitó a la Asamblea por su trabajo y resaltó que la IATA se mantenía dispuesta a trabajar con el Consejo de la OACI y a prestarle asistencia, de ser necesario, en relación con la labor de los próximos tres años.

73. El Delegado de Eslovenia agradeció al Presidente de la Asamblea por su excelente trabajo en este importante 38° período de sesiones de la Asamblea. Asimismo agradeció especialmente al Presidente del Consejo de la OACI, Sr. Roberto Kobeh González, por su sabiduría para guiar al Consejo en estos tres últimos tres años que han sido un período turbulento, y al Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, por el alto grado de eficiencia y eficacia de su gestión de la Secretaría. Recordando el importante tema de la Asamblea, “La aviación unida”, el Delegado de Eslovenia señaló que en su período de tres años de funciones como miembro del Consejo, que recién habían finalizado, había comprendido que la OACI era el lugar donde el norte y el sur se encuentran, donde el oeste y el este se encuentran, donde la naturaleza se vuelve tecnología y la ficción se vuelve realidad. Eso era la aviación, eso era la OACI.

74. El Delegado de Australia se unió a los ponentes anteriores para expresar su agradecimiento por el trabajo del Secretario General y la Secretaría, tanto durante las dos últimas

sumamente ocupadas semanas como en los años previos a la Asamblea. La impresionante lista de logros que había citado el Secretario General no hubiera sido posible sin el enorme volumen de trabajo realizado tras bambalinas. Se apreciaba sinceramente el trabajo realizado por la Secretaría, al igual que por la Comisión de Aeronavegación (ANC) y el Consejo.

75. Ante una moción presentada por el Delegado de Australia, la Plenaria adoptó el voto de agradecimiento siguientes para el Presidente de la Asamblea:

“Los participantes en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI expresan su sincero agradecimiento al Presidente de la Asamblea, Sr. Michel Wachenheim, por la manera tan eficiente, objetiva y competente en que dirigió los debates. Agradecemos sinceramente el espíritu de apertura, profesional y constructivo, con el que nos sirvió de guía durante toda la Asamblea. Sr. Presidente, el éxito de esta Asamblea dependió en gran medida de su contribución personal y le agradecemos sinceramente”.

76. Agradeciendo al Delegado de Australia por sus amables comentarios, el Presidente de la Asamblea indicó que para él había sido un gran honor, durante las últimas dos semanas, presidir la Asamblea, además de ser una experiencia inolvidable. A su vez, quería transmitir su profundo agradecimiento a todos los que habían contribuido al éxito del 38° período de sesiones de la Asamblea. El Presidente de la Asamblea mencionó en primer lugar a todos los presidentes de las Comisiones cuya capacidad singular para guiar los debates acerca de un amplio espectro de intereses y puntos de vista sobre asuntos de vital importancia para la aviación civil internacional, había hecho posible la elaboración de informes bien estructurados y sustantivos. Asimismo, agradeció al Presidente del Consejo Sr. Roberto Kobeh González, al Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, y al secretario del Comité Ejecutivo, el Director adjunto de asuntos jurídico y relaciones exteriores (A/D/LEB), Sr. John Augustin, por su oportuna asesoría y generoso apoyo durante los debates de la Asamblea. Nunca dudaron en compartir sus opiniones y experiencia en el Comité Ejecutivo, en la Plenaria, y en las numerosas sesiones aparte, para garantizar el resultado positivo de esta Asamblea.

77. Como esta fue la última Asamblea para el Presidente del Consejo, el Presidente de la Asamblea aprovechó la oportunidad para agradecer la profunda dedicación y los incansables esfuerzos del Sr. Kobeh durante los últimos siete años. En el desempeño de sus funciones, el Sr. Kobeh había gestionado los asuntos del Consejo con calma y solemnidad, con paciencia, humildad y dedicación. Incluso en tiempos difíciles, había sido capaz de lograr consenso en la mayor parte de los casos. En nombre de la Asamblea, su Presidente agradeció al Sr. Kobeh por su sabiduría, liderazgo y compromiso con respecto a la aviación civil internacional.

78. Señalando que todos los presentes habían desempeñado una función clave en la eficiencia del proceso de toma de decisiones de la Asamblea, lo cual ejemplificaba el diálogo y la capacidad de consenso entre los Estados miembros, el Presidente de la Asamblea afirmó que esto era lo que un foro mundial como la OACI representaba y debía representar. Agradeció a todos su entusiasmo, comprensión y determinación para hacer de esta una de las Asambleas más productivas.

79. Finalmente, el Presidente de la Asamblea agradeció al Gobierno del Canadá, a la Provincia de Quebec y a la Ciudad de Montreal, por su apoyo y hospitalidad durante la Asamblea. Asimismo, agradeció a la Secretaría y, en particular, a los intérpretes por su excelente labor.



80. Recordando que en su discurso inaugural (P/2) había expresado que esperaba que no se juzgara a la Asamblea únicamente basándose en el resultado alcanzado con respecto a una sola cuestión del orden del día, el Presidente de la Asamblea señaló que esa esperanza se había materializado. Agradeció a todos los asistentes por hacer lo necesario para que eso sucediera.

81. El Presidente de la Asamblea, declaró, seguidamente clausurado el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI. La sesión terminó a las 1300 horas.

— FIN —





ISBN 978-92-9249-642-5



9

789292

496425