

ASAMBLEA 39º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 27 de septiembre – 6 de octubre de 2016

SESIONES PLENARIAS

Actas



*Aprobado por la Asamblea
y publicado bajo la responsabilidad de la Secretaria General*

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA 39º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 27 de septiembre – 6 de octubre de 2016

SESIONES PLENARIAS

Actas



*Aprobado por la Asamblea
y publicado bajo la responsabilidad de la Secretaria 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 Robert-Bourassa Boulevard, 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

Doc 10080, *Actas de las sesiones plenarias*

Núm. de pedido: 10080
ISBN 978-92-9258-217-3

© OACI 2017

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

Acta de la primera sesión , martes 27 de septiembre de 2016, a las 1100 horas	1
Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo	2
Discurso de su Señoría el Sr. Denis Coderre, alcalde de la ciudad de Montreal	6
Discurso del Excmo. Sr. Philippe Couillard, Primer Ministro de Quebec	9
Discurso del Excmo. Sr. Marc Garneau, Ministro de Transporte, en representación del Gobierno del Canadá	11
Mensaje previamente grabado en vídeo del Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas	13
Presentación de los <i>Certificados del Presidente del Consejo (CPC)</i>	14
Aprobación del orden del día	14
Creación de los Comités y Comisiones	15
— Creación de los Comités de Credenciales, Ejecutivo y Coordinador y de las Comisiones Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa	15
Traslado de asuntos a los comités y comisiones	15
Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	15
— Plazo de notificación de candidaturas para la primera y la segunda parte de la elección del Consejo	15
— Número máximo de Estados miembros que serán elegidos en cada parte de la elección	15
Acta de la segunda sesión , martes 27 de septiembre de 2016, a las 1500 horas	17
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto	17
— Informe provisional oral del Comité de Credenciales	17
Elección del Presidente de la Asamblea	18
Elección de los cuatro Vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las Comisiones	18
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	19
Acta de la tercera sesión , miércoles 28 de septiembre de 2016, a las 0920 horas	21
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto	21
— Aprobación del informe oral del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 10	21
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	22
Acta de la cuarta sesión , sábado 1 de octubre de 2016, a las 0900 horas	23
Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	23
— Primera y segunda partes de la elección	23
— Plazo para la presentación de candidaturas para la tercera parte de la elección del Consejo	27
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto	27
— Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre las cuestiones 11, 12, 13, 20 y 21	27
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	27

Acta de la quinta sesión , martes 4 de octubre de 2016, a las 1400 horas	29
Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	29
— Tercera parte de la elección	29
Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	31
Acta de la sexta sesión , miércoles 5 de octubre de 2016, a las 0900 horas.....	33
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto	33
— Aprobación del Informe de la Comisión Administrativa sobre la sección Generalidades y las cuestiones 48 a 58	33
— Aprobación del Informe de la Comisión Jurídica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 44 a 47	36
— Aprobación de los Informes de la Comisión Económica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 38 a 43	37
— Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la sección Generalidades y las cuestiones 14, 16 a 19, 23 a 27, y 29 a 31	38
— Aprobación de los Informes de la Comisión Técnica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 32 a 37	40
— Aprobación del Informe final del Comité de Credenciales	42
Acta de la séptima sesión , jueves 6 de octubre de 2016, a las 1100 horas.....	45
Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto	45
— Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre las cuestiones 15, 16 y 28	45
— Aprobación del Informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 22	46
Delegación de autoridad al Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas pendientes de la Plenaria	67
Ceremonia de firma de los Protocolos de Enmienda del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> relativos al Artículo 50 a) y al Artículo 56.....	67
Voto de agradecimiento	68

LISTA DE CUESTIONES DEBATIDAS POR LA PLENARIA

Cuestión	Septiembre			Octubre			
	27 AM	27 PM	28 AM	1 AM	4 PM	5 AM	6 AM
	1, 2, 3, 4, 5	R3, 6, 7, 8	R10, 8	5, R11, R12, R13, R20, R21, 8	5, 8	9	9
1. <i>Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo</i>	X						
2. <i>Presentación de los Certificados del Presidente del Consejo (CPC)</i>	X						
3. <i>Aprobación del orden del día</i>	X						
4. <i>Creación de los Comités y Comisiones</i>	X						
5. <i>Traslado de asuntos a los comités y comisiones</i>	X			X			
6. <i>Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo</i>	X			X	X		
7. <i>Elección del Presidente de la Asamblea</i>		X					
8. <i>Elección de los cuatro Vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las</i>		X					
9. <i>Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros</i>		X	X	X	X		
10. <i>Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto</i> - <i>Comité de Credenciales</i> - <i>Comité Ejecutivo</i> - <i>Comisión Técnica</i> - <i>Comisión Económica</i> - <i>Comisión Jurídica</i> - <i>Comisión Administrativa</i>		X	X	X		X	X
<i>Delegación de autoridad al Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas pendientes de la Plenaria</i>							X
<i>Ceremonia de firma de los Protocolos de Enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativos al Artículo 50 a) y al Artículo 56</i>							X

Acta de la primera sesión

(martes 27 de septiembre de 2016, 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. Denis Coderre, alcalde de la ciudad de Montreal
 - Discurso del Excmo. Sr. Philippe Couillard, Primer Ministro de Quebec
 - Discurso del Excmo. Sr. Marc Garneau, Ministro 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. Presentación de los *Certificados del Presidente del Consejo (CPC)*
3. Cuestión 2: Aprobación del orden del día
4. 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
5. Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones
6. 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, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, en su calidad de Presidente provisional de la Asamblea, declaró inaugurado el 39º período de sesiones y pronunció el siguiente discurso:

“Tengo el gran honor de declarar inaugurado este trascendental 39º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En nombre del Consejo de la OACI, de la Secretaria General, Dra. Fang Liu, y de los numerosos ministros y delegados que nos acompañan en esta Asamblea, desearía dar una cordial bienvenida a tres distinguidas personalidades aquí presentes:

- el Excelentísimo Señor Marc Garneau, Ministro de Transporte del Canadá;
- el Excelentísimo Primer Ministro de Quebec, Sr. Philippe Couillard; y
- Su Señoría el Alcalde de la ciudad de Montreal, Denis Coderre.

Asimismo, me complace dar la bienvenida a los numerosos representantes de organizaciones internacionales y otros participantes de todo el mundo que están aquí con nosotros y que colaboran estrechamente para fomentar el desarrollo en condiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación, eficiente y ambientalmente sostenible de la aviación civil internacional.

La presente Asamblea va transformarse en un hito histórico, pues alcanzará nuevos récords en cuanto al nivel de participación y a la importantísima cantidad de trabajo que realizarán en ella los Gobiernos del mundo. También se prevé que apoye un avance decidido de la comunidad internacional en favor de la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como iniciativas del sector a escala mundial.

Sin embargo, antes de hablar del futuro, apreciemos también todo lo que la OACI ha hecho en los tres breves años transcurridos desde el 38º período de sesiones de nuestra Asamblea.

En primer lugar, hemos reforzado nuestras actividades básicas relacionadas con la interoperabilidad del transporte aéreo mundial gracias al desarrollo por consenso de las normas y métodos recomendados de la aviación civil internacional.

Ha aumentado la eficacia de nuestros procesos consultivos y nos hemos centrado en garantizar que los Estados estén mejor preparados para aplicar las nuevas disposiciones de la OACI. Se están llevando a cabo evaluaciones del impacto más eficaces y nos estamos asegurando de que nuestros Estados disponen, con bastante antelación, de textos de orientación suficientes sobre todas las nuevas medidas.

Los programas de auditoría de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, en el marco del enfoque de observación continua, se están optimizando para asegurar la validación oportuna de las medidas correctivas de los Estados a fin de solucionar las deficiencias observadas. Esto ayuda a intensificar la recepción de opiniones que mejora aún más el proceso general de definición de normas.

Señoras y señores, ya se reconoce universalmente que el transporte aéreo es un impulsor crucial del desarrollo socioeconómico y la prosperidad para las naciones y los pueblos del mundo.

En el Artículo 44 del Convenio de Chicago se establece el objetivo de que la OACI fomente la organización y el desenvolvimiento de la aviación civil internacional para lograr su desarrollo seguro y ordenado en todo el mundo; satisfacer las necesidades del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; y asegurar que cada Estado contratante tenga la oportunidad equitativa de participar en el transporte aéreo internacional.

No obstante, la aplicación eficaz de las normas de la OACI es clave para las aspiraciones de cada Estado de aprovechar plenamente los beneficios para sus ciudadanos y empresas que pueda obtener del transporte aéreo internacional.

Y nuestros ciudadanos se merecen un transporte aéreo seguro, eficaz y fiable entre dos lugares cualquiera del mundo.

En reconocimiento de esta realidad, durante los tres últimos años, la OACI ha dedicado importantes esfuerzos a mejorar el nivel de aplicación eficaz de nuestras normas en todo el mundo. Nuestra iniciativa *Ningún país se queda atrás* ha servido de orientación para este cambio transformativo y a nivel de toda la organización.

Nuestras oficinas regionales han sido asociados muy activos en este proceso, para lo que han necesitado ajustar sus programas de trabajo y sus recursos a fin de controlar mejor las necesidades locales y atenderlas.

Esto ha dado lugar a la elaboración de planes de acción nacionales y regionales más específicos, con objetivos, plazos y responsabilidades claros, y a un apoyo más dedicado de la Sede de la OACI.

Nuestras actividades de cooperación y asistencia técnica también se han revitalizado, principalmente gracias al desarrollo de nuevos instrumentos. Hemos establecido además el nuevo Programa OACI de voluntarios de la aviación, a fin de aprovechar los conocimientos, la experiencia y la pasión de los profesionales de la aviación, a quienes invito amablemente a participar en esta iniciativa a fin de brindar asistencia a los Estados que la necesitan.

En el ámbito de la instrucción mundial en aviación y la creación de capacidad para el desarrollo de los recursos humanos al respecto, la OACI ha dado enormes pasos en los tres últimos años.

Hemos establecido oficialmente las iniciativas sobre la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación como programa oficial de la OACI y alentamos a los mejores y más brillantes a que participen en el Programa de Jóvenes Profesionales de la Aviación, que ejecutamos en cooperación con la IATA y el ACI.

El nuevo Museo de la OACI, que inauguramos en 2014, también ayuda a inspirar a futuras generaciones de aviadores. Les invito a todos a que visiten el Museo para redescubrir la notable historia de nuestra industria y de la OACI.

De conformidad con nuestra iniciativa *Ningún país se queda atrás*, la OACI ha estado dirigiendo las actividades de difusión a los responsables de la adopción de decisiones de más alto nivel de los Estados, ha alentado sus compromisos y reconocido sus logros.

Por ejemplo, hoy mismo antes del almuerzo tendré el gran honor de otorgar la primera edición de los *Certificados de Reconocimiento del Presidente del Consejo* a 14 Estados, por sus logros en la mejora de los niveles de aplicación eficaz de las normas de seguridad operacional de la OACI.

Señoras y señores, nuestro sector es muy dinámico y la confianza del público cobra una importancia crucial para la sostenibilidad de esta industria. Por tanto, considero que la OACI debe estar preparada para responder de manera exhaustiva y eficaz a todos los problemas que surjan, de conformidad con nuestra misión.

Este último trienio ha demostrado ser fundamental a ese respecto, puesto que la OACI reaccionó debidamente en la coordinación de la respuesta de nuestra comunidad a los desafíos planteados por el vuelo de Malaysia Airlines MH370 y el seguimiento de aeronaves, las medidas de mitigación de riesgos en zonas de conflicto, la respuesta a la pandemia del virus del Ébola y el apoyo de emergencia al Ecuador tras el importante terremoto que azotó el país.

Estas prioridades explican por qué les pediremos que aprueben nuevas estrategias de respuesta ante emergencias de la OACI, que nos ayudarán a actuar con un grado aún mayor de urgencia y eficacia en los próximos años.

También hemos sido mucho más dinámicos que en el pasado al anticipar nuevas necesidades, ya sea de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, vuelos suborbitales comerciales, nuevas amenazas de ciberseguridad u otros desafíos emergentes.

Es esencial que continuemos reforzando e intensificando la función de la OACI como nexo de coordinación para los Estados y el sector, al garantizar conjuntamente el desarrollo mundial de la aviación civil mientras nos enfrentamos a los retos del crecimiento sectorial.

El Consejo de la OACI ha ejercido una función clave en el liderazgo de este proceso, ha organizado reuniones anuales *ex situ* de estrategia, efectuado misiones de recopilación de información en las Regiones de la OACI y asistido a reuniones informativas periódicas y exhaustivas del sector.

El Consejo también ha colaborado estrechamente con la Secretaría para mejorar la eficiencia y eficacia de la Organización mediante la gestión y evaluación del desempeño, lo que incluye el desarrollo de un marco de garantía del desempeño y gestión del riesgo, así como de regímenes estrictos de ética y auditoría interna.

Además, la Organización ha trabajado sin descanso con objeto de promover la importancia de la aviación civil para el desarrollo socioeconómico y de lograr que se considere prioritaria en los planes nacionales y regionales de inversión y desarrollo.

Un aspecto muy importante de esta labor han sido nuestros esfuerzos por coordinar y optimizar las alianzas mundiales para el desarrollo de la aviación, incluso entre interesados no pertenecientes al sector, como otros organismos de las Naciones Unidas, instituciones de desarrollo financiero y económico, órganos de la industria y donantes.

La toma de conciencia sobre la importancia de estas alianzas es el elemento central de los nuevos Foros mundiales sobre aviación de la OACI y nos animó enormemente ver cuántos de ustedes acudieron al segundo de estos foros ayer.

Señoras y señores, como está bien claro, nuestra Organización ha experimentado diversos cambios transformadores y se ha embarcado en numerosos programas nuevos estos últimos años. Y cabe señalar que todas esas iniciativas se han emprendido sin perjuicio de la necesidad de cumplir todas las instrucciones y expectativas de los Estados que se manifestaron en nuestra anterior Asamblea, en 2013.

Con respecto a esas expectativas, durante la reunión de este año, las comisiones y el Comité Ejecutivo considerarán varios documentos de trabajo en los que se examinan nuestros logros

en relación con todos los objetivos estratégicos de la Organización, así como sobre propuestas para avances en el futuro.

Los Planes mundiales de la OACI de seguridad de la aviación y de navegación aérea ya están orientando las actividades de los Estados y las inversiones del sector hasta un nivel sin precedentes. Durante este período de sesiones se les pedirá que adopten varias revisiones nuevas para aumentar aún más la eficacia de esos planes, especialmente en lo relacionado con las estrategias de mejoras por bloques de la gestión de la seguridad operacional y del sistema de aviación.

Además, el éxito de esos documento ha sido tal que ahora estamos considerando la posibilidad de elaborar planes estratégicos mundiales similares para la facilitación y seguridad de la aviación y para el desarrollo económico del transporte aéreo, que también les pediremos que aprueben.

Informaremos sobre nuestros esfuerzos para promover respuestas basadas en los riesgos, centradas en los resultados y sostenibles ante las amenazas contra la seguridad de la aviación y para equilibrar las medidas de control con la conectividad y la eficiencia en todo el sistema.

También informaremos sobre los avances relativos a nuestra labor con los documentos de viaje y la gestión de la identidad en el marco del programa ICAO TRIP, la liberalización del transporte aéreo internacional y la protección del consumidor.

A fin de poner en marcha todas las actividades previstas, se ha presentado un presupuesto basado en los resultados para el próximo trienio, para su aprobación, en el cual hemos indicado los esfuerzos en curso para movilizar y aprovechar recursos adicionales mediante nuevas sinergias y alianzas.

La última cuestión que destacaré es la amplísima labor ambiental que hemos emprendido, especialmente relativa a todo el conjunto de medidas destinadas a reducir las emisiones de la aviación. Estas incluyen innovaciones tecnológicas, mejoras operacionales, el uso de combustibles alternativos sostenibles y, por supuesto, medidas basadas en el mercado.

Me complace enormemente que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación haya recomendado la primera norma sobre emisiones de CO₂ de los aviones para su aprobación por el Consejo de la OACI.

Y quizá lo más importante es que, tras un largo y detallado proceso de consultas, el Consejo presenta a esta Asamblea un proyecto de resolución sobre un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) destinado a mitigar las emisiones de los vuelos internacionales.

Por supuesto, la aprobación de esa Resolución no es más que el principio. Queda mucho por hacer de aquí al 40º período de sesiones de la Asamblea, tanto por la OACI como por los Gobiernos de sus países y en colaboración con la industria, para que la propuesta de Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional esté operativo, de manera íntegra y significativa, a partir de 2020.

Necesitaremos completar nuestra labor relativa al desarrollo y el establecimiento del marco del registro; el proceso de vigilancia, notificación y verificación; y los criterios relativos a las unidades de emisión, pero he de decir que me resulta muy alentador que, para la fase experimental en 2021, ya se hayan ofrecido voluntarios para participar Estados que representan más del 80% del tráfico internacional.

Señoras y señores, la red mundial de transporte aéreo traslada actualmente a unos diez millones de pasajeros en aproximadamente 100.000 vuelos comerciales cada día. En 2015, eso supuso un total de 3.500 millones de pasajeros en más de 34 millones de vuelos; y para 2030 se prevé que

esas cifras se dupliquen hasta alcanzar los 6.000 millones de pasajeros y 60 millones de vuelos anuales.

El transporte aéreo es, con diferencia, el modo de transporte más seguro y nuestros registros de seguridad mejoran continuamente; en 2015 volvió a registrarse la tasa de accidentes más baja de la historia.

Las aeronaves actuales son un 70% más silenciosas y la eficiencia del combustible ha aumentado en un 80% respecto a hace unos decenios. Además, actualmente superamos nuestro objetivo de mejora de la eficiencia del combustible de un 2% anual.

Estos logros notables son resultado de los esfuerzos de los Estados Miembros, las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, los fabricantes y otros interesados y, por supuesto, de la dedicación y la profesionalidad de la comunidad de aviación civil de todo el mundo y su intenso trabajo.

A su organización, la OACI, se le ha encomendado una función de liderazgo sin igual para establecer las políticas, los programas y las normas mundiales, y aportar una plataforma de coordinación que permita a los Gobiernos y la industria colaborar y alcanzar resultados.

En la presente Asamblea se deberán adoptar decisiones atrevidas y será el momento de perfeccionar nuestra visión sobre la forma en que el transporte aéreo puede prestar mejores servicios aún a los Estados y las regiones, las empresas y los viajeros, en los emocionantes años por venir.

Los ojos del mundo están posados directamente en la OACI, a la espera de medidas concretas para que nuestro sector aumente en eficiencia y sea más ecológico, en beneficio de las generaciones futuras.

Les insto amablemente a todos a que vuelvan a demostrar nuestras cualidades históricas que favorecen la cooperación, el acuerdo y el consenso.

Confío en que sabremos responder a las expectativas de la comunidad mundial.

Excelentísimos señores y señoras, ministros, delegados, compañeros, me siento muy honrado por esta oportunidad única de dirigir nuestra gran Organización en estos momentos. Y les agradezco enormemente su apoyo y todo lo que hemos podido lograr mediante la colaboración.

Impulsemos nuestra labor en el espíritu del preámbulo del Convenio de Chicago, a fin de que la aviación civil internacional pueda seguir ayudando a crear y conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, y promoviendo la seguridad, la paz y la prosperidad mundiales.

Aguardo con enorme interés este viaje y nos deseo a todos un 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI muy productivo y satisfactorio.”

Discurso de su Señoría, el Sr. Denis Coderre, alcalde de la ciudad de Montreal

2. “Estimados amigos:

Mis primeras palabras van dirigidas a la Secretaria General y al Presidente del Consejo de la OACI. Su presencia es un honor para todos nosotros, al igual que la de los numerosos ministros y dignatarios canadienses y extranjeros que hoy nos acompañan.

Me complace enormemente estar en este foro para pronunciar unas palabras en la inauguración del 39º período de sesiones trienal de la Asamblea de la OACI.

La labor que llevarán a cabo aquí es fundamental para el futuro del transporte aéreo. Desde sus comienzos, la OACI ha establecido más de 10 000 normas y disposiciones encaminadas a mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y la seguridad de la navegación aérea al tiempo que fomentan, por supuesto, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección ambiental. Montreal tiene el privilegio de escuchar de primera mano información sobre los logros de su Organización.

Dr. Aliu, desearía agradecerle encarecidamente su inspirador discurso. Considero que todos podemos trabajar juntos. El hecho de que todos los niveles de gobierno del Canadá estén aquí con ustedes demuestra la importancia de esa relación entre la OACI y el Canadá.

La decisión de establecer la Sede permanente de la OACI aquí en 1947 generó un efecto dominó que impulsó a otras importantes organizaciones internacionales a establecerse en nuestra ciudad, lo que fue de gran ayuda para transformar a Montreal en una capital de la aviación civil internacional. Entre esas organizaciones se cuentan la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA); el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), que ya ha celebrado una importante convención esta semana; y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), por citar solo algunas.

Con sus 500 empleados, su dimensión internacional y su poder de atracción sobre organizaciones del ámbito de la aviación, la OACI es, sin duda, la mayor y más influyente de las aproximadamente 60 organizaciones internacionales establecidas en Montreal.

Nuestra ciudad es cosmopolita. Es una ciudad de diversidad, una ciudad de las Naciones Unidas que no solamente acoge a la Sede de la OACI, sino también a otras organizaciones de prestigio relacionadas con las Naciones Unidas, como la Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, el Fondo Multilateral para la Aplicación del Protocolo de Montreal, así como el Instituto de Estadística de la UNESCO. Montreal es una ciudad que innova y cumple una función de liderazgo en el escenario internacional, en ámbitos como la coexistencia, la lucha contra el radicalismo y el desarrollo sostenible. Esos conocimientos especializados han recibido el reconocimiento nada menos que del Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, que nos visitó dos veces este año y que acogió con satisfacción varias de nuestras iniciativas, en concreto el Centro para la prevención del radicalismo que genera violencia.

Montreal es, sin duda, una ciudad internacional y dinámica, abierta al mundo. Una pasarela hacia Norteamérica que no se debe pasar por alto, un centro de comercio entre Europa y el continente americano, una cabeza de puente extraordinaria, tanto para Asia como para África, sin olvidar a Oceanía. Por todo ello, el transporte – y además, el transporte aéreo – es un componente económico esencial para la vitalidad de nuestra metrópolis.

Esa es también la razón de que Montreal defienda el incremento del número de conexiones aéreas directas desde nuestro aeropuerto hacia las grandes ciudades de todo el mundo. Tan solo el viernes pasado me reuní con el Primer Ministro de la República Popular China para anunciar una nueva conexión aérea directa entre Montreal y Shanghái. Este nuevo vuelo diario aporta valor añadido a las relaciones económicas entre nuestras dos ciudades.

El acceso a un número siempre creciente de conexiones aéreas directas no solo es reflejo de nuestra diversidad y condición de ciudad internacional, sino que también aporta ventajas económicas tangibles para la ciudad y sus empresas, como por ejemplo, ahorro de tiempo y dinero para los viajeros, por supuesto; incentivos para la internacionalización de las empresas con sede en Montreal y Quebec; acceso más fácil a nuevos mercados; además de ser un activo que puede servir para atraer a Montreal a empresas con actividades internacionales y a sus oficinas principales.

Por eso, cada conexión directa nueva representa una oportunidad para que Montreal atraiga a empresas extranjeras líderes y para aumentar nuestro potencial de desarrollo económico. Pero es más que eso. Montreal es un nodo formidable: en calidad de ciudad de las Naciones Unidas, contribuye a unir al mundo para que podamos expresar la necesidad, de nación a nación, de construir un futuro mejor y mejorar la calidad de vida en general.

Todo este impulso relacionado con la aviación, este ecosistema por usar una palabra de moda, también se refleja en la industria de la aviación de Montreal, que se ha desarrollado a un ritmo acelerado y cuyos conocimientos especializados obtienen reconocimiento mundial. La industria de la aviación de Montreal es una de las únicas del mundo que abarcan todas las fases del ciclo de vida de una aeronave: desde el diseño hasta el mantenimiento y el servicio posventa, pasando por la fabricación y el montaje final.

Gracias a líderes como Bombardier, Pratt & Whitney, CAE, Mecachrome o Heroux Devtek, Montreal, junto con Seattle y Toulouse, es uno de los tres centros principales de la aviación en el mundo. Pero no podemos quedarnos mirando maravillados esta preciosa imagen. La industria evoluciona y debe hacer frente a los nuevos desafíos del siglo XXI como, básicamente, el desarrollo sostenible.

De hecho, celebro la voluntad de la OACI de tratar la cuestión de la protección ambiental durante este 39º período de sesiones de su Asamblea, especialmente en lo que respecta a las emisiones de los motores de las aeronaves y la gestión del ruido. Al igual que la OACI, Montreal comparte esas grandes preocupaciones ambientales. Permítanme recordar las sabias palabras de Ban Ki-moon: 'No hay plan B para nuestro planeta'.

En mi calidad de alcalde de Montreal y Presidente de la Comunidad Metropolitana de Montreal, colaboro con mis compañeros para reducir la huella ambiental del transporte en el interior de la zona metropolitana. Como portavoz y Presidente de *Metropolis* durante la 21ª reunión de la Conferencia de las Partes en París el otoño pasado, tuve la oportunidad de hacer hincapié en la postura de Montreal y hablar sobre las acciones emprendidas en la lucha contra el cambio climático, especialmente las relativas al transporte eléctrico. Por ejemplo, en un plazo de cuatro años, prestará servicios a nuestro aeropuerto un magnífico tren ligero moderno, completamente eléctrico y automatizado. Desearía expresar agradecimiento y celebrar el liderazgo del Gobierno de Quebec, con el Sr. Couillard, así como a esta excelente alianza en materia de infraestructura con el Ministro de Transporte del Canadá, Sr. Garneau.

Todos tenemos una función que desempeñar en la protección de nuestro planeta y me enorgullece ver que la industria de la aviación se está tomando en serio esa función. De hecho, el ámbito de la aviación está destinado a experimentar grandes cambios. Tomemos como ejemplo el reciente logro de Bertrand Piccard. Su viaje de 16 meses alrededor del mundo a bordo de una aeronave solar, *Solar Impulse*, demuestra claramente la importancia de ampliar los horizontes e invertir en investigación y desarrollo de energías alternativas.

La presentación del Sr. Piccard será sin duda un acto muy popular durante la *Semana Internacional de la Aviación Civil* de 2016 en Montreal, que inauguramos oficialmente ayer por la mañana. Es más, desearía agradecer a los organizadores y asociados de esta *Semana Internacional de la Aviación Civil* la calidad del programa ofrecido a los delegados de la Asamblea de la OACI y al público de Montreal.

Para terminar, permítanme invitarles a que nos visiten el año que viene, ya que Montreal celebrará su 375º aniversario. Las celebraciones también coincidirán con el 70º aniversario de la inauguración de la Sede de la OACI en Montreal y con el 150 aniversario del Canadá. ¡Tres buenos motivos para celebrar!

Entre tanto, les deseo éxito en la Asamblea y una buena *Semana Internacional de la Aviación Civil*. ¡Larga vida a la OACI!

Cada vez con más frecuencia, decimos que ya no definimos el mundo por países y continentes, y que necesitamos una estrategia urbana. Aunque yo antes decía ‘quien viaja solo viaja más rápido’, ahora creo que si tenemos un gran ideal y un liderazgo común, como el ideal de los Miembros aquí presentes y el liderazgo de la OACI, llegaremos más lejos.”

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 expresar lo mucho que la OACI valoraba el apoyo constante de la administración del alcalde y la comunidad local para que los muchos representantes del Consejo y ante la OACI se sintieran en casa durante la estadía en Montreal.

Discurso del Excmo. Sr. Philippe Couillard, Primer Ministro de Quebec

4. “Es sin duda un honor y un placer participar en la inauguración del 39º período de sesiones de esta Asamblea, el único foro mundial capaz de reunir a todos los interesados en la aviación civil: la industria, los Gobiernos y, por supuesto, los expertos, que contribuyen, como acabamos de escuchar, a aumentar la seguridad operacional, el orden y la eficiencia del transporte aéreo internacional; y sí, ahora también el respeto por el medio ambiente y por los principios del desarrollo sostenible.

También es un enorme motivo de orgullo ser el anfitrión en Quebec, en Montreal, de este importante organismo de las Naciones Unidas.

La aviación es una industria esencial para multitud de sectores económicos, origen de decenas de millones de puestos de trabajo en todo el mundo. Nuestros aeropuertos son auténticas ciudades que contribuyen al desarrollo económico metropolitano.

Pero no cabe duda de que la aviación civil de nuestros días se ubica en un mundo completamente distinto de cuando la OACI se creó en 1944. Es un sector al que afecta enormemente la revolución industrial del siglo XXI. A fin de seguir el ritmo de los cambios provocados por esta revolución y continuar creciendo, debe garantizar: el desarrollo de su personal; el cambio hacia la ‘Industria 4.0’; la innovación permanente para desarrollar nuevos productos; la integración de cuestiones ambientales y, en particular, la lucha contra el cambio climático.

En Quebec, hemos comprendido estas cuestiones y nuestro Gobierno ha actuado con rapidez y firmeza para apoyar a nuestras empresas en esta importante transición, puesto que:

- Montreal, como se acaba de mencionar y debemos repetir, es la tercera capital mundial de la industria aeroespacial;
- 15.500 millones de dólares en ventas;
- el 80% son exportaciones;
- el 70% de las inversiones del Canadá en investigación y desarrollo aeroespacial se realizan aquí;
- casi 200 empresas, desde contratistas principales hasta fabricantes de equipos, integradores y proveedores;
- 40 000 puestos de trabajo en la zona metropolitana de Montreal;
- diez centros de investigación aeroespacial, como el McGill Institute of Air and Aerospace Law. Una comunidad intelectual de organizaciones internacionales, universidades, centros de investigación y empresas, que reúne conocimientos especializados únicos en aviación. Una enorme capacidad para la investigación y la

puesta en común de programas que convierte a Montreal en un lugar innovador por su propio carácter. Siempre me gusta recordar a quienes nos visitan que Montreal, después de Boston, tiene el segundo número más elevado de estudiantes universitarios de Norteamérica. Esa increíble riqueza, esa acumulación de talento, sin duda puede ser útil para todas las industrias.

Por tanto, entre otras cosas, hemos puesto en marcha una nueva estrategia de Quebec para la industria aeroespacial 2016-2026 que abarca varios ámbitos, como fortalecer y diversificar la estructura de la industria; garantizar su crecimiento; apoyar proyectos y seguir invirtiendo en el personal; brindar asistencia a las pequeñas y medianas empresas en su desarrollo; y, por supuesto, aprovechar la innovación.

En este sentido, siempre hemos apoyado el proyecto SA2GE para aviones respetuosos con el medio ambiente, como asociados en la fase 1: con 150 millones de dólares de inversión pública-privada; y posteriormente en la fase 2: con 80 millones de dólares, de nuevo tanto aportados por el Gobierno como por el sector privado.

Últimamente hemos invertido 1 000 millones de dólares de los Estados Unidos en la Serie C, un avión del siglo XXI para una economía baja en carbono del siglo XXI. Es un avión silencioso, que ya transporta pasajeros de Swiss Air Lines. Y hace poco se informó de que Bombardier ha sido la primera compañía de aviación del mundo en publicar una declaración ambiental de producto (EPD) para este avión de la Serie C.

Como pueden ver, el sector aeronáutico es tan importante para nosotros como para ustedes.

Tanto nuestra industria como nuestro Gobierno se han movilizad para que el sector aeroespacial de Quebec sea más competitivo, más innovador y, sí, para que tenga una huella reducida de carbono.

Por ese motivo repito: estamos orgullosos de que, desde el Convenio de Chicago, cuyo 70º aniversario celebramos en la Asamblea Nacional de Quebec en 2014, se hayan diseñado, debatido y promulgado justo aquí las normas, los programas y los reglamentos que rigen, mejoran y adaptan la aviación civil.

La OACI es responsable de apoyar, desde Montreal, el crecimiento exponencial de esta industria, pero también de atraer aquí a organizaciones que gestionan las numerosas facetas comerciales, técnicas y jurídicas de la aviación.

Como habrán observado en mi discurso, esta fuerte presencia ya coincide con una importante industria aeroespacial en Quebec, que claramente está en el ADN de los quebequeses.

Todos somos plenamente conscientes de nuestras responsabilidades para optimizar el marco en el que opera el personal de la OACI y de las representaciones permanentes.

Además, desearía asegurar a los directivos superiores de la Organización que mi Gobierno está decidido a brindar todo el apoyo que sea necesario para velar por que la comunidad de la OACI trabaje en favor del crecimiento de la aviación civil internacional en un entorno que siga siendo de los más favorables. Es más, deseamos seguir impulsando esta alianza que nos une desde hace decenios.

Como ya saben, estamos trabajando en el texto de un nuevo acuerdo destinado a modernizar el de 1994. Desearía mencionarles que las conversaciones marchan por muy buen camino y, según todas mis previsiones, las terminaremos este otoño.

Asimismo deseáramos tantear – este es un llamamiento que ya he hecho a la Secretaria General – la posibilidad de una alianza con la OACI relacionada con el establecimiento de una cátedra de investigación de aviación y medio ambiente. Esta cátedra se adaptaría perfectamente a la clara voluntad de la OACI de contribuir a la aplicación del Acuerdo de París sobre la lucha contra el cambio climático. Su industria ya ha establecido metas para el desarrollo sostenible y muestra logros fundamentales.

Siempre encontrarán en Montreal toda la inspiración, el entorno intelectual y el apoyo logístico que necesiten. Especialmente porque la OACI forma ahora parte intrínseca de nuestra metrópolis. Por eso deseamos incluirla en nuestra toponimia dando incluso su nombre a una importante estación de metro ubicada a unos pasos de aquí, a fin de culminar su adopción por nuestra ciudad y enviar un mensaje alto y claro: su Organización es esencial para esta ciudad, esencial para Quebec; es una de los nuestros y estamos orgullosos de que así sea.

Desearía darles las gracias y desearles un excelente 39º período de sesiones de la Asamblea.”

5. El Presidente del Consejo expresó el más sincero agradecimiento de la OACI al Gobierno y al pueblo de Quebec por el apoyo financiero y administrativo que habían proporcionado a la Organización en el transcurso de los años, en particular por poner a su disposición valioso espacio de oficina para el Programa de Cooperación Técnica. Aseguró que esa manifestación de apoyo tangible, unida a las cordiales relaciones que la OACI seguía manteniendo con los funcionarios del Gobierno de Quebec, incrementaban la capacidad de la Organización para prestar mejores servicios a la comunidad de la aviación internacional.

***Discurso del Excmo. Sr. Marc Garneau, Ministro de Transporte,
en representación del Gobierno del Canadá***

6. “Me complace enormemente estar aquí hoy con ustedes para la inauguración del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Como ya han hecho mis excelentísimos colegas, desearía darles la bienvenida a todos al Canadá y a Montreal, esta maravillosa ciudad que considero mi hogar. Este período de sesiones de la Asamblea comienza durante una de las estaciones más bellas del año, cuando nuestros bosques se adornan con el cambio de color. Espero que encuentren tiempo durante su estancia para apreciar esos preciosos paisajes, junto con las numerosas atracciones que ofrece esta gran ciudad.

El Canadá, al igual que la provincia de Quebec y la ciudad de Montreal, se siente orgulloso de acoger a la OACI y a su comunidad de diplomáticos y expertos, y está decidido a apoyar plenamente a esta Organización para que pueda continuar prosperando.

Históricamente, el Canadá siempre ha apreciado la cooperación entre los Estados, especialmente bajo los auspicios de las Naciones Unidas, y esta reunión no es ninguna excepción. Durante nuestra Asamblea, tendremos la misión colectiva de colaborar para impulsar las ambiciosas normas que harán de nuestro mundo un lugar mejor para las generaciones futuras. El trabajo realizado por la OACI como organismo especializado va directamente en la senda de ese objetivo.

En los próximos días nos espera una labor importante. Estableceremos el plan de trabajo de la Organización para los próximos tres años, en el que se abordan diversas cuestiones de la máxima importancia.

Algunos ya sabrán que tuve el privilegio de volar al espacio en mi carrera anterior. Esto provocó ciertas bromas aquí, en el Canadá, cuando me nombraron Ministro de Transporte, al sugerirse que el Canadá estaba llevando las inquietudes sobre el transporte hasta un nivel completamente nuevo. Yo pienso lo contrario: mi experiencia me da una perspectiva única, muy

privilegiada, sobre lo que hacemos aquí en la Tierra. Desde el espacio, lo que se ve es la extraordinaria belleza y unidad de la Tierra. No hay fronteras, las líneas geopolíticas que con tanta frecuencia nos dividen desaparecen por completo. Lo único que se ve es nuestro precioso planeta azul.

Todos los que nos encontramos hoy aquí, de todas las distintas naciones, comprendemos la fragilidad de este bello planeta. Nuestras naciones, individual y colectivamente, han dicho que necesitamos una nueva trayectoria para avanzar, en la cual la ciencia y la tecnología impulsen todas nuestras economías sin poner en peligro el frágil planeta en el que habitamos. Y ese es nuestro desafío y nuestra oportunidad aquí en los próximos días: hacer lo que nos corresponde a fin de garantizar la salud de nuestro planeta para las generaciones venideras.

El mundo y la industria aeronáutica nos observan. Adoptaremos varias medidas para que el transporte aéreo sea más seguro, económicamente más firme y resistente, y más respetuoso en lo relacionado con la protección ambiental.

La tarea no siempre es sencilla, está claro. Nuestros Gobiernos han de estar atentos a las nuevas dificultades y amenazas, las nuevas tecnologías y las turbulencias económicas a las que se enfrentan nuestras naciones y empresas.

En la *Conferencia Internacional de Aviación* celebrada en Chicago en 1944, nuestros predecesores desearon crear una organización que estableciera normas comunes para el funcionamiento seguro de la aviación civil y para regular los aspectos económicos y comerciales de la aviación. El Presidente de la Conferencia en esa fecha lo calificó como un ‘sueño ambicioso’.

Durante los últimos 70 años se ha logrado una cantidad de trabajo extraordinaria, que incluye muchas cosas que no podían preverse por entonces. Desde esos momentos, el transporte aéreo comercial ha crecido desde ser una actividad marginal de una escasa élite hasta la extraordinaria cifra de 3 300 millones de pasajeros anuales, manteniendo constantemente los niveles más elevados posibles de seguridad operacional y de la aviación. Y ello en gran parte, gracias a la OACI.

Pero incluso habiendo logrado esto, queda mucho por hacer y las dos próximas semanas nos darán de nuevo la oportunidad. Nos queda definir y modelar la manera en que el sector de la aviación internacional podrá ser aún mejor y más responsable mañana en interés de toda la humanidad.

No cabe duda de que este año es crucial para el programa ambiental de la OACI, cuando nuestra comunidad internacional se esfuerza para mantener el impulso creado por el histórico Acuerdo de París en 2015. El sector de la aviación internacional está esforzándose de manera significativa por reducir su huella de carbono y ahora estamos estableciendo el objetivo ambicioso del crecimiento neutro en carbono (CNG) a partir de 2020. Ante nosotros tenemos la oportunidad de apoyar al sector aeronáutico para cumplir esta ambición. De hecho, el éxito de este 39º período de sesiones de la Asamblea, incluso de la función de la OACI en el futuro del sistema multilateral, dependerá en parte de si la comunidad aeronáutica internacional puede reunirse y convenir en la aplicación de un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) encaminado a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro sector.

El Canadá, junto con otros Estados, ha comunicado su intención de participar desde el principio en el plan mundial de MBM propuesto. Aliento a todos los Estados miembros de la OACI a que se nos unan en el apoyo a una medida firme y en el compromiso a participar en esta medida cuando antes.

Y eso no es más que una de las numerosas cuestiones esenciales que examinaremos mientras nos esforzamos por garantizar que el transporte aéreo siga contribuyendo a un futuro mejor, mediante la búsqueda incansable de la excelencia en materia de seguridad operacional, seguridad de la

aviación, eficiencia y protección ambiental. Las dos semanas próximas nos darán a todos la oportunidad de impulsar más la labor visionaria de esta gran organización.

Estoy encantado de estar aquí con ustedes, en calidad de Ministro de Transporte del Canadá, cuando nos embarcamos en esta importante Asamblea. Nos deseo que seamos audaces y visionarios en nuestras deliberaciones y en las decisiones que adoptemos.

Les agradezco por adelantado sus aportaciones a esta reunión y les deseo una estancia productiva y agradable en Montreal.”

7. El Presidente del Consejo recordó que, durante casi 73 años, el Canadá había sido el más gentil anfitrión de la OACI y subrayó que era un caso único en la historia del sistema de las Naciones Unidas y que había hecho del Canadá la envidia de muchos otros países del mundo. Aseguró al Ministro de Transporte que se apreciaba encarecidamente el compromiso constante del Canadá respecto de la OACI y su mandato de garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

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 la Secretaria 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 a esta importante reunión.

La seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia en las operaciones de aviación civil impulsan de manera fundamental la conectividad y la prosperidad mundiales. Por eso, el desarrollo del transporte aéreo y la inversión en él son prioritarios cuando nos esforzamos por alcanzar los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. A fin de ayudar a los Estados a cumplir sus objetivos, las propias operaciones de la aviación deben ser sostenibles. La OACI ha estado progresando en este sentido gracias a su conjunto de medidas, pero las emisiones de la aviación también crecen con rapidez, pues se prevé la duplicación de los vuelos para 2030. Esto subraya la importancia de la Resolución que tienen ante ustedes sobre un nuevo plan mundial de MBM a fin de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de los vuelos internacionales. Esas emisiones no quedaron recogidas en el Acuerdo de París en reconocimiento a la labor iniciada en la OACI.

El mundo seguirá atentamente sus deliberaciones. Hace mucho tiempo que pasó la época de tomar medidas a medias. Exhorto a los Estados a mostrar liderazgo en esta reunión y participar voluntariamente desde el principio en el plan mundial de MBM.

La OACI ocupa un lugar especial en el sistema internacional. Sus normas y reglamentos nos permiten viajar libremente con confianza y comodidad. Tiene un excelente historial de ayudar a los países en desarrollo para que fomenten su capacidad, especialmente con su satisfactoria estrategia *Ningún país se queda atrás* (NCLB), y está forjando nuevas alianzas para el desarrollo gracias a los Foros Mundiales sobre Aviación (IWAF). Su misión es más importante que nunca. Confío en que esta Asamblea incremente los logros de la OACI para garantizar un sistema mundial de aviación seguro, económicamente viable y respetuoso con el medio ambiente, y un foro más sostenible en el futuro.”

Presentación de los *Certificados del Presidente del Consejo (CPC)*

9. El Presidente del Consejo recordó que el Consejo de la OACI había establecido los *Certificados del Presidente del Consejo (CPC)* en apoyo de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), con la finalidad de otorgar un mayor reconocimiento público a las actividades y los compromisos mundiales orientados hacia la aplicación efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI. Los CPC, que se otorgarían anualmente, brindaban reconocimiento a los Estados de cada región de la OACI que hubieran logrado grandes avances encaminados a la resolución de sus deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional y la mejora de la aplicación eficaz de las SARP de la OACI. Los criterios para la concesión de ese reconocimiento eran objetivos y transparentes, y se determinaron según los resultados de las actividades de vigilancia permanente del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI (USOAP).

10. El Presidente del Consejo tuvo el placer de presentar los CPC inaugurales a los 14 Estados siguientes, que representaban a todas las regiones, por sus logros en 2015 (en orden alfabético): Austria, Botswana, Camerún, Ecuador, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Israel, Italia, Letonia, Madagascar, Malí, Níger, República Democrática Popular Lao y San Marino.

11. Tras felicitar a todos los destinatarios, el Presidente del Consejo manifestó la esperanza de que los CPC inspiraran a otros Estados a demostrar su compromiso con la aplicación de las SARP de la OACI. Señaló que el año siguiente habría otra oportunidad de reconocer los esfuerzos de quienes hubieran demostrado ese compromiso durante 2016.

Cuestión 2: Aprobación del orden del día

12. 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.

13. El Delegado de la India observó que, aunque la Asamblea tenía numerosas cuestiones importantes programadas para el debate, una cuestión cuya importancia destacaba era el plan mundial de MBM propuesto por el Consejo de la OACI. Dado que esa cuestión tenía importantes consecuencias para el sector de la aviación, especialmente en los Estados en desarrollo, era necesario que los Estados miembros deliberaran y debatieran atentamente al respecto. En su entendimiento, varios Estados de todo el mundo no habían podido participar en deliberaciones previas sobre la cuestión en la OACI ni otros foros, por lo que desearían utilizar la presente Asamblea para debatir bilateral y multilateralmente el plan mundial de MBM propuesto a fin de comprender su importancia y formular sus opiniones. Sin embargo, para eso hacía falta tiempo. Aunque, por suerte, la Asamblea duraba casi dos semanas, el calendario para el examen por el Comité Ejecutivo de las cuestiones 20, 21 y 22 del orden del día, relacionadas con el cambio climático y el plan mundial de MBM, establecido inicialmente en el proyecto de calendario (WP/10), se había modificado para adelantar la fecha desde el jueves 29 de septiembre de 2016 por la mañana hasta el miércoles 28 de septiembre de 2016 por la tarde (véase WP/10 Revisada). Igualmente, el examen del Comité Ejecutivo de su proyecto de Informe a la Plenaria sobre esas cuestiones se había adelantado desde el miércoles 5 de octubre de 2016 por la mañana hasta el viernes 30 de septiembre de 2016 por la tarde. El Delegado de la India subrayó que los delegados de todo el mundo habían planificado su visita a Montreal con arreglo al proyecto de calendario original (WP/10) publicado en el sitio web de la 39ª Asamblea de la OACI, expresó preocupación por que se hubiera alterado sin información previa el calendario para el examen por el Comité Ejecutivo de las cuestiones 20, 21 y 22, y solicitó que se mantuviera el calendario original.

14. En apoyo de esta petición, el Delegado de la Federación de Rusia hizo hincapié en que su delegación había planificado su trabajo basándose en el calendario tentativo original que figuraba en la nota WP/10.

15. El Presidente del Consejo, en calidad de Presidente provisional de la Asamblea, señaló que, como había indicado en la reunión oficiosa de los Jefes de Delegación que se había celebrado antes de la sesión plenaria en curso, el citado calendario tentativo servía únicamente con fines de planificación, para facilitar las deliberaciones sobre las distintas cuestiones del orden del día por la Plenaria, el Comité Ejecutivo y las Comisiones. A medida que avanzara el proceso, podrían efectuarse ligeros ajustes. El cambio del calendario al que se refirió el Delegado de la India se había realizado para permitir al Comité Ejecutivo iniciar el examen de las cuestiones 20, 21 y 22 más pronto, a fin de lograr una gestión más eficiente del tiempo. No obstante, tomaba nota de las observaciones formuladas y estas serían tenidas en cuenta adecuadamente cuando el Comité Ejecutivo comenzara las deliberaciones.

Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones

16. 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

17. La Plenaria trasladó las diversas cuestiones del orden del día presentado en la nota WP/1 al Comité Ejecutivo y a las Comisiones pertinentes como sigue: al Comité Ejecutivo las cuestiones 10 a 31; a la Comisión Técnica las cuestiones 32 a 37; a la Comisión Económica las cuestiones 38 a 43; a la Comisión Jurídica las cuestiones 44 a 47; y a la Comisión Administrativa las cuestiones 48 a 58.

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

18. El Presidente del Consejo, en calidad de Presidente provisional de la Asamblea, anunció que la primera y la segunda parte de la elección del Consejo tendrían lugar el sábado 1 de octubre de 2016, a las 0900 horas. El plazo de notificación de candidaturas, que debían presentarse por escrito a la Secretaria General, se fijó para las 1215 horas del jueves 29 de septiembre de 2016. Las notificaciones de candidaturas para la tercera parte de la elección del Consejo, que solo podrían presentarse después de realizada la elección de la primera y la segunda parte, debían presentarse a la Secretaria General dentro de las 48 horas a partir de la clausura de la sesión del sábado 1 de octubre de 2016, es decir, hasta la misma hora del lunes 3 de octubre de 2016. La tercera parte de la elección del Consejo tendría lugar el martes 4 de octubre de 2016, a las 1400 horas.

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

19. 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.

20. Se levantó la sesión a las 1215 horas.

Acta de la segunda sesión

(martes 27 de septiembre de 2016, a las 1500 horas)

ASUNTOS TRATADOS

1. Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto
— 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*****Informe provisional oral
del Comité de Credenciales***

1. El Presidente del Comité de Credenciales, Sr. Souleiman Eid (Líbano), presentó el informe provisional oral del Comité, integrado por miembros de las Bahamas, Bangladesh, el Congo y Luxemburgo, además del Líbano. Indicó que en la primera sesión del Comité se habían recibido credenciales originales en debida forma de 170 Estados miembros, de los cuales 164 tenían delegados inscritos. Además, se habían recibido credenciales originales en debida forma de 43 delegaciones de observadores, de los cuales 39 estaban inscritos.
2. El Comité de Credenciales instó a todos los Estados y organizaciones que aún no habían presentado credenciales en buena y debida forma a que lo hicieran lo antes posible. Entretanto, conforme al Artículo 7 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 9600), recomendó que la Asamblea les permitiera participar en sus deliberaciones.
3. Al no formularse observaciones, la Plenaria tomó nota del informe provisional oral del Comité de Credenciales. El Presidente provisional de la Asamblea, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Presidente del Consejo, pidió a todos los delegados que aún no habían presentado las debidas credenciales que lo hicieran lo antes posible. Alentó a quienes tuvieran dificultades a consultar con el Secretario del Comité de Credenciales, Sr. Benoit Verhaegen, de la Oficina de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB).

Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea

4. El Delegado de México, con el apoyo de los Delegados de Portugal, Nigeria, Colombia, Egipto y el Sudán, propuso al Sr. Azharuddin Abdul Rahman (Malasia) como Presidente del 39º período de sesiones de la Asamblea.

5. La propuesta fue aprobada por aclamación. Tras declarar elegido al Sr. Rahman, el Presidente provisional de la Asamblea lo felicitó en nombre de todos los presentes y lo invitó a asumir la presidencia.

6. El Presidente indicó que se sentía muy honrado por la confianza depositada en él y manifestó su agradecimiento por el nombramiento. Aunque consideraba que su función como Presidente era de moderador, conciliador, generador de consenso y dirigente, destacó que, en última instancia, sus esfuerzos no darían buenos resultados sin el apoyo de los delegados. El Presidente recalcó que la Asamblea tal vez tendría que adoptar decisiones difíciles y, a veces, desagradables y subrayó que esas decisiones requerían un espíritu de diálogo y cooperación por parte de todos los delegados. Tras afirmar que haría todo lo posible por presidir la Asamblea con eficacia, puso de relieve que no se hacía ilusiones sobre el logro de soluciones rápidas. A ese respecto, señaló que frecuentemente lo que contaba eran las pequeñas cuestiones prácticas, que eran las que permitían obtener soluciones.

7. Tras manifestar su ferviente esperanza de que todos los delegados trabajaran conjuntamente durante la Asamblea, el Presidente recalcó que no debían temer las dificultades o incertidumbres que pudieran surgir. Alentó a la Asamblea a avanzar gracias a la cooperación, el entendimiento mutuo y la confianza.

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

8. El Presidente invitó a los presentes a proponer candidatos para los cargos de Vicepresidente, y el Delegado de Singapur, apoyado por el Delegado de la Federación de Rusia, propuso a las siguientes personas:

Primera vicepresidenta	Sra. Ingrid Cherfils (Suecia)
Segundo vicepresidente	Sr. Habib Mekki (Túnez)
Tercer vicepresidente	Sr. Carlos Velasquez (Guatemala)
Cuarta vicepresidenta	Sra. Sara Wiebe (Canadá)

9. Estas candidaturas se aceptaron por aclamación.

10. Además, a propuesta del Delegado de los Emiratos Árabes Unidos, con el apoyo del Delegado de la República Dominicana, la Asamblea aprobó por aclamación las siguientes candidaturas para la presidencia de las respectivas Comisiones:

Comisión Técnica	Sr. Graeme Harris (Nueva Zelandia)
Comisión Económica	Sr. Geoffrey Puseletso Moshabesha (Botswana)
Comisión Jurídica	Sr. Alessio Quaranta (Italia)
Comisión Administrativa	Sr. Jorge Félix Castillo de la Paz (Cuba)

11. Tras dar su más cálida enhorabuena a las personas recién elegidas para los cargos de Vicepresidentes y presidentes de las Comisiones, el Presidente garantizó a todos los asistentes que no se ahorrarían esfuerzos para que el 39º período de sesiones de la Asamblea estuviera orientado a satisfacer todas las exigencias del gremio de la aviación.

Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

12. 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, Eslovaquia (en nombre de los Estados de Europa), Malasia, México, Federación de Rusia, Arabia Saudita, Sudáfrica, Finlandia, India, Kenya, Egipto, España, Nigeria, Argentina, Níger y Ecuador. Asimismo, el observador de la Unión Europea presentó una declaración.

13. Se levantó la sesión a las 1745 horas.

Acta de la tercera sesión

(miércoles 28 de septiembre de 2016, 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/61, Revisión núm. 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 26 de septiembre de 2016.
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 10/1 (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 las modificaciones siguientes de la Resolución A38-24 de la Asamblea:
 - una enmienda del párrafo 2 del preámbulo, para revisar la referencia al párrafo 6.5 del *Reglamento financiero de la OACI* de manera que dijera “párrafo 6.5 a)” y para introducir al final una referencia al párrafo 6.5 b), mediante la frase “y el Artículo 6.5 b) en que se dispone que los saldos de las cuotas pendientes al 1 de enero del siguiente ejercicio económico se considerarán en mora de un año”;
 - una enmienda al párrafo introductorio de las cláusulas dispositivas, para introducir al final: “con efecto a partir del 1 de enero de 2017”;

- una enmienda de la cláusula dispositiva 6, para introducir al final el texto siguiente: “y las cantidades que se adeudan en virtud de dichos acuerdos”;
- una enmienda de la cláusula dispositiva 10 c) [“pérdida de la admisibilidad de sus nacionales o representantes para ser propuestos para cargos electivos”] de manera que diga “pérdida de la admisibilidad de candidatos o Representantes para ser elegidos para cualquier cargo”;
- y una enmienda de la cláusula dispositiva 12, para introducir la frase “, así como toda no admisibilidad para elección al Consejo, los Comités y otros órganos en virtud de la Cláusula 11” después de “en virtud de las Cláusulas 6 y 7”.

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/61, 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 10/1 (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 citada nota.

Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

5. El resto de la sesión se dedicó a declaraciones generales en el marco de la cuestión 8 presentadas por las siguientes Delegaciones: Nepal, Países Bajos, Japón, Congo, Tailandia, Indonesia, Cabo Verde, Senegal, Suecia, Portugal, Argelia, Colombia, Brunei Darussalam, Cuba, Sudán del Sur, Zimbabwe, Samoa, República Unida de Tanzania, Israel, Ucrania y Emiratos Árabes Unidos.

6. Se levantó la sesión a las 1235 horas.

Acta de la cuarta sesión

(sábado 1 de octubre de 2016, 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 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto
 - Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre las cuestiones 11, 12, 13, 20 y 21
3. 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 celebrar las dos primeras partes de la elección del Consejo. Señaló la nota WP/2, donde se proporcionaba información detallada sobre la elección y observó que en su Apéndice B se reproducían los Artículos 54 a 61 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), donde se describe el procedimiento para la elección. El Presidente destacó que, en su primera sesión plenaria, celebrada el 27 de septiembre de 2016, la Asamblea había aprobado la recomendación del Consejo sobre el número máximo de escaños que debían elegirse en las tres partes de la elección, como se indicaba en el resumen de la nota, a saber, 11 Estados miembros en la primera parte y 12 Estados miembros en la segunda parte.

2. 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. Subrayó que la preparación de los sobres con los códigos PIN que necesitarían los delegados para votar se había realizado en presencia de un representante de la Oficina de evaluación y auditoría interna (EAO) a fin de ofrecer a la Asamblea mayores garantías sobre la confidencialidad y el carácter anónimo del proceso electoral.

3. El Presidente señaló que los nombres de los Estados miembros que habían presentado su candidatura en las dos primeras partes de la elección del Consejo figuraban en el memorando de la Secretaria General de fecha 29 de septiembre de 2016, una copia del cual se había colocado en la mesa de cada delegación, junto con un recordatorio sobre el mencionado sistema de votación electrónica. Indicó también que se habían presentado varias notas relativas a las candidaturas: WP/291, presentada por Singapur; WP/360, presentada por la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC); WP/147 Revisada, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los 54 Estados de África; y WP/230 Revisada, presentada por Guatemala, en representación de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

4. Después de la presentación de un breve vídeo de la Secretaría sobre el sistema de votación electrónica, los 170 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	Djibouti	La ex República	República Democrática
Albania	Ecuador	Yugoslava de	del Congo
Alemania	Egipto	Macedonia	República Democrática
Andorra	El Salvador	Lesotho	Popular Lao
Angola	Emiratos Árabes Unidos	Letonia	República Dominicana
Arabia Saudita	Eslovaquia	Líbano	República Unida
Argelia	Eslovenia	Liberia	de Tanzania
Argentina	España	Libia	Rumania
Armenia	Estados Unidos	Lituania	Rwanda
Australia	Estonia	Luxemburgo	Saint Kitts y Nevis
Austria	Etiopía	Madagascar	Samoa
Azerbaiyán	Federación de Rusia	Malasia	San Marino
Bahamas	Fiji	Maldivas	San Vicente y
Bahrein	Filipinas	Malí	las Granadinas
Bangladesh	Finlandia	Malta	Santa Lucía
Barbados	Francia	Marruecos	Senegal
Bélgica	Gabón	Mauricio	Serbia
Belice	Georgia	Mauritania	Seychelles
Benin	Ghana	México	Sierra Leona
Bhután	Grecia	Mónaco	Singapur
Bolivia (Estado	Guatemala	Mongolia	Somalia
Plurinacional de)	Guinea	Montenegro	Sri Lanka
Bosnia y Herzegovina	Guinea Ecuatorial	Mozambique	Sudáfrica
Botswana	Guinea-Bissau	Myanmar	Sudán
Brasil	Guyana	Namibia	Sudán del Sur
Brunei Darussalam	Haití	Nepal	Suecia
Bulgaria	Honduras	Nicaragua	Suiza
Burkina Faso	Hungría	Níger	Swazilandia
Burundi	India	Nigeria	Tailandia
Cabo Verde	Indonesia	Noruega	Timor-Leste
Camboya	Iraq	Nueva Zelandia	Togo
Camerún	Irlanda	Omán	Tonga
Canadá	Islandia	Países Bajos	Trinidad y Tabago
Chad	Islas Cook	Pakistán	Túnez
Chequia	Islas Marshall	Panamá	Turquía
Chile	Islas Salomón	Paraguay	Ucrania
China	Israel	Perú	Uganda
Chipre	Italia	Polonia	Uruguay
Colombia	Jamaica	Portugal	Uzbekistán
Congo	Japón	Qatar	Vanuatu
Costa Rica	Jordania	Reino Unido	Venezuela (República
Côte d'Ivoire	Kazajstán	República	Bolivariana de)
Croacia	Kenya	Centrafricana	Viet Nam
Cuba	Kiribati	República de Corea	Zimbabwe
Dinamarca	Kuwait	República de Moldova	

5. Al terminar la votación de la primera parte de la elección, 170 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 de 86. El Presidente anunció los siguientes resultados de la votación electrónica:

Alemania	162 votos
Australia	149 votos
Brasil	167 votos
Canadá	142 votos
China	154 votos
Estados Unidos	151 votos
Federación de Rusia	145 votos
Francia	152 votos
Italia	166 votos
Japón	155 votos
Reino Unido	156 votos

y declaró elegidos a los 11 Estados miembros.

6. Seguidamente, la Asamblea pasó a la segunda parte de la elección. Al terminar la votación, 170 Estados miembros habían votado electrónicamente. Así pues, el número mínimo de votos necesarios para ser elegido era de 86.

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

Arabia Saudita	151 votos
Argentina	156 votos
Colombia	154 votos
Egipto	153 votos
España	160 votos
India	151 votos
Irlanda	153 votos
México	160 votos
Nigeria	152 votos
Singapur	164 votos
Sudáfrica	157 votos
Suecia	154 votos

8. El Presidente declaró elegidos a los 12 Estados miembros.

9. En nombre de la Asamblea, el Presidente felicitó a los Estados miembros recién elegidos y manifestó su confianza en que trabajarían en el mejor interés tanto de la OACI como del sector mundial de la aviación. Además agradeció a la Secretaría por ayudar y facilitar la realización de las elecciones.

10. Se señaló que los informes de auditoría generados por el sistema de votación electrónica para las dos primeras partes de la elección del Consejo se enviarían directamente a los Auditores.

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

11. El Presidente anunció que la tercera parte de la elección del Consejo se celebraría en la quinta sesión plenaria, el martes 4 de octubre de 2016 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 a la Secretaría General a más tardar el lunes 3 de octubre de 2016 a las 1030 horas.

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

***Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo
sobre las cuestiones 11, 12, 13, 20 y 21***

12. El Presidente, en su calidad de presidente del Comité Ejecutivo, presentó varios Informes para su aprobación por la Plenaria.

13. No habiendo comentarios, el Presidente declaró aprobados los siguiente Informes del Comité Ejecutivo y adoptadas las resoluciones indicadas:

- | | |
|--------|--|
| WP/489 | — Cuestión 11: <i>Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</i> |
| WP/490 | — Cuestión 12: <i>Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo</i>
(Resoluciones 12/1 y 12/2) |
| | — Cuestión 13: <i>Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación</i>
(Resoluciones 13/1 y 13/2) |
| WP/488 | — Cuestión 20: <i>Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación</i>
(Resolución 20/1) |
| | — Cuestión 21: <i>Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación</i> |

Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

14. El resto de la sesión se dedicó a la presentación de declaraciones generales por parte de las siguientes Delegaciones: República de Corea, Turquía, Nicaragua, Marruecos, Sri Lanka, Uganda, Líbano y Camerún.

15. Se levantó la sesión a las 1210 horas.

Acta de la quinta sesión

(martes 4 de octubre de 2016, 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. Destacó la nota WP/2, que contenía información detallada sobre la elección, y las notas siguientes en las que se proponían candidaturas: WP/284, presentada por Indonesia; WP/382, presentada por Malasia; WP/112, presentada por Azerbaiyán, Georgia, Turquía y Ucrania; WP/360, presentada por la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC); WP/147 Revisada, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los 54 Estados de África; y WP/230 Revisada, presentada por Guatemala, en representación de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El Presidente recordó que la Asamblea, en su primera sesión plenaria celebrada el 27 de septiembre de 2016, había aprobado la recomendación del Consejo de que en la parte tres se eligieran 13 Estados miembros. Señalando, sin embargo, que conforme al memorando de la Secretaría General, fechado el 3 de octubre de 2016, 14 Estados habían presentado sus candidaturas, recalcó que los delegados podían votar por un número cualquiera de candidatos, pero sin exceder del número de vacantes que habían de cubrirse, a saber, 13.
2. La Secretaría presentó un breve vídeo sobre el sistema de votación electrónica y se reiteró que los sobres con los códigos PIN se habían preparado en presencia de un representante de la Oficina de evaluación y auditoría interna (EAO) a fin de ofrecer a la Asamblea mayores garantías sobre la confidencialidad y el carácter anónimo del proceso electoral.
3. A continuación, los 172 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	Estados Unidos	Marruecos	Sudán del Sur
Albania	Estonia	Mauricio	Suecia
Alemania	Etiopía	Mauritania	Suiza
Andorra	Federación de Rusia	México	Swazilandia
Angola	Fiji	Mónaco	Tailandia
Arabia Saudita	Filipinas	Mongolia	Timor-Leste
Argelia	Finlandia	Montenegro	Togo
Argentina	Francia	Mozambique	Tonga
Armenia	Gabón	Myanmar	Trinidad y Tabago
Australia	Georgia	Namibia	Túnez
Austria	Ghana	Nepal	Turquía
Azerbaiyán	Grecia	Nicaragua	Ucrania
Bahamas	Guatemala	Níger	Uganda
Bahrein	Guinea	Nigeria	Uruguay
Bangladesh	Guinea Ecuatorial	Noruega	Uzbekistán
Barbados	Guinea-Bissau	Nueva Zelandia	Vanuatu
Bélgica	Guyana	Omán	Venezuela (República Bolivariana de)
Belice	Haití	Países Bajos	Viet Nam
Benin	Honduras	Pakistán	Zimbabwe
Bhután	Hungría	Panamá	
Bolivia (Estado Plurinacional de)	India	Papua Nueva Guinea	
Bosnia y Herzegovina	Indonesia	Paraguay	
Botswana	Irán (República Islámica del)	Perú	
Brasil	Iraq	Polonia	
Brunei Darussalam	Irlanda	Portugal	
Bulgaria	Islandia	Qatar	
Burkina Faso	Islas Cook	Reino Unido	
Burundi	Islas Marshall	República Centrafricana	
Cabo Verde	Islas Salomón	República de Corea	
Camboya	Israel	República de Moldova	
Camerún	Italia	República Democrática del Congo	
Canadá	Jamaica	República Democrática Popular Lao	
Chad	Japón	República Dominicana	
Chequia	Jordania	República Unida de Tanzania	
Chile	Kazajstán	Rumania	
China	Kenya	Rwanda	
Chipre	Kiribati	Saint Kitts y Nevis	
Colombia	Kuwait	Samoa	
Congo	La ex República Yugoslava de Macedonia	San Marino	
Costa Rica	Lesotho	San Vicente y las Granadinas	
Côte d'Ivoire	Letonia	Senegal	
Croacia	Líbano	Serbia	
Cuba	Liberia	Seychelles	
Dinamarca	Libia	Sierra Leona	
Djibouti	Lituania	Singapur	
Ecuador	Luxemburgo	Somalia	
Egipto	Madagascar	Sri Lanka	
El Salvador	Malasia	Sudáfrica	
Emiratos Árabes Unidos	Maldivas	Sudán	
Eritrea	Malí		
Eslovaquia	Malta		
Eslovenia			
España			

4. Al terminar la votación de la tercera parte de la elección, 172 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 87. El Presidente anunció los siguientes resultados de la votación electrónica:

Argelia	151 votos
Cabo Verde	136 votos
Congo	136 votos
Cuba	160 votos
Ecuador	133 votos
Emiratos Árabes Unidos	156 votos
Indonesia	96 votos
Kenya	159 votos
Malasia	129 votos
Panamá	130 votos
República de Corea	146 votos
República Unida de Tanzania	150 votos
Turquía	156 votos
Uruguay	133 votos

y declaró elegidos a los 13 Estados miembros siguientes: Argelia, Cabo Verde, Congo, Cuba, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Kenya, Malasia, Panamá, República de Corea, República Unida de Tanzania, Turquía y Uruguay.

5. El Presidente, en nombre de la Asamblea, felicitó a los Estados miembros recién elegidos y manifestó su confianza en que trabajarían en el mejor interés tanto de la OACI como del sector mundial de la aviación. Además agradeció a la Secretaría el apoyo prestado durante el proceso electoral.

6. Se tomó nota de que los informes de auditoría generados por el sistema de votación electrónica para la tercera parte de la elección del Consejo se enviarían directamente a los Auditores.

Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros

7. El resto de la sesión se dedicó a la presentación de declaraciones generales por parte de las siguientes Delegaciones: Qatar, Burkina Faso, Omán, República de Moldova, Sierra Leona, Filipinas, Uruguay, Liberia, Pakistán, Saint Kitts y Nevis y El Salvador.

8. Se levantó la sesión a las 1615 horas.

Acta de la sexta sesión

(miércoles 5 de octubre de 2016, a las 0900 horas)

ASUNTOS TRATADOS

1. Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto
 - Aprobación del Informe de la Comisión Administrativa sobre la sección Generalidades y las cuestiones 48 a 58
 - Aprobación del Informe de la Comisión Jurídica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 44 a 47
 - Aprobación de los Informes de la Comisión Económica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 38 a 43
 - Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la sección Generalidades y las cuestiones 14, 16 a 19, 23 a 27, y 29 a 31
 - Aprobación de los Informes de la Comisión Técnica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 32 a 37
 - Aprobación del Informe final del Comité de Credenciales

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

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

Aprobación del Informe de la Comisión Administrativa sobre la sección Generalidades y las cuestiones 48 a 58

1. El presidente de la Comisión Administrativa, Sr. Jorge Félix Castillo de la Paz (Cuba), presentó el Informe de la Comisión (WP/506) para su aprobación por la Plenaria. Señaló que la Comisión Administrativa había llevado a cabo su labor en dos sesiones y presentaba a la Plenaria un único informe sobre sus actuaciones, en el que se reflejaba el considerable trabajo preparatorio realizado por el Consejo y la Secretaría antes de la Asamblea. El presidente dejó constancia de su agradecimiento por la cooperación que le habían prestado todos los miembros de la Comisión Administrativa y la Secretaría para llevar a cabo de manera eficiente y eficaz sus actividades.
2. En relación con la cuestión 48, la Comisión Administrativa había tomado nota del contenido y la presentación de la sección titulada “Panorama financiero” de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y del informe suplementario por los primeros seis meses de 2016, y había recomendado su aprobación por la Plenaria.
3. En relación con la cuestión 50: *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, la Comisión Administrativa había tomado nota del informe oral sobre la situación en que se indicaba que, después del 38º período de sesiones de la Asamblea, ningún nuevo Estado se había adherido al Convenio de Chicago convirtiéndose en Estado miembro, por lo que la cuestión no exigió que se presentara una nota de estudio de la Asamblea para su examen. Había tomado nota también de que en el futuro no sería necesario presentar la cuestión 50 para examen cuando no hubiera ningún Estado nuevo.

4. En relación con la cuestión 51: *Cuotas atrasadas*, la Comisión Administrativa había examinado la nota WP/61 Revisión núm. 1 y Adendos núms. 1 y 2, relativos a los aspectos financieros de las cuotas atrasadas, incluidos los Estados miembros cuyos derechos de voto se consideraban suspendidos, y la nota WP/68 relativa a la aplicación de fondos del plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo. El presidente de la Comisión Administrativa recordó que la Resolución 10/1: *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* había sido aprobada previamente por la Plenaria en su tercera sesión, celebrada el 28 de septiembre de 2016.

5. En relación con el Informe sobre la cuestión 52: *Contribuciones al Fondo general para 2017, 2018 y 2019*, la Comisión Administrativa, al recomendar la adopción de la Resolución 52/1 conexas, informó a la Plenaria de que no se había propuesto ninguna modificación de la metodología sobre las escalas de cuotas, por lo que se mantendrían en el trienio siguiente los principios relativos a las contribuciones vigentes en el trienio en curso.

6. En relación con la cuestión 53: *Informe sobre el Fondo de capital circulante*, la Comisión Administrativa informó a la Plenaria de que el nivel del Fondo de capital circulante se había mantenido en 8,0 millones de dólares de los Estados Unidos y recomendó la adopción de la Resolución 53/1 conexas.

7. En relación con la cuestión 54: *Disposición del superávit de efectivo/déficit*, la Comisión Administrativa había tomado nota de los resultados financieros y confirmado que no era necesario que los Estados miembros financiaran el déficit en esos momentos.

8. En relación con la cuestión 55: *Enmienda del Reglamento financiero*, la Comisión Administrativa había examinado las enmiendas propuestas de los párrafos 5.9, 7.3 y 11.4 del Reglamento financiero y había recomendado la adopción de la Resolución 55/1 conexas.

9. En relación con la cuestión 56: *Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2013, 2014 y 2015*, la Comisión Administrativa había tomado nota de los dictámenes de auditoría sin salvedades correspondientes a 2013 realizados por el anterior Auditor externo de la OACI, el Presidente Primero del Tribunal de Cuentas de Francia, Sr. Didier Migaud, y los dictámenes de auditoría sin salvedades correspondientes a 2014 y 2015 realizados por el actual Auditor externo de la OACI, el Presidente del Tribunal de Cuentas de Italia, Sr. Raffaele Squitieri, y había recomendado la adopción de la Resolución 56/1 conexas. El presidente señaló que la Comisión Administrativa agradecía sinceramente al Tribunal de Cuentas de Francia la labor realizada en el pasado en calidad de Auditor externo de la OACI.

10. En relación con la cuestión 57: *Nombramiento del Auditor externo*, la Comisión Administrativa recomendó que la Plenaria confirmara el nombramiento del Sr. Squitieri, Presidente del Tribunal de Cuentas de Italia, como Auditor externo de la OACI para las cuentas correspondientes a los ejercicios económicos de 2017, 2018 y 2019 mediante la adopción de la Resolución 57/1.

11. En relación con la cuestión 49: *Presupuestos para 2017, 2018 y 2019*, la Comisión Administrativa apoyó el proyecto de presupuesto y recomendó la adopción de la Resolución 49/1, relativa al proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica y el presupuesto del programa regular de la Organización para los ejercicios económicos de 2017, 2018 y 2019.

12. Tras apoyar la aprobación del informe (WP/506), el Delegado del Reino Unido felicitó al presidente y a la Secretaría por la eficacia con que habían dirigido la labor de la Comisión Administrativa.

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

- WP/506 — Sección Generalidades
- Cuestión 48: *Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015*
 - Cuestión 50: *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*
 - Cuestión 51: *Cuotas atrasadas*
(Resolución 10/1 aprobada previamente en la tercera sesión plenaria)
 - Cuestión 52: *Contribuciones al Fondo general para 2017, 2018 y 2019*
(Resolución 52/1)
 - Cuestión 53: *Informe sobre el Fondo de capital circulante*
(Resolución 53/1)
 - Cuestión 54: *Disposición del superávit de efectivo/déficit*
 - Cuestión 55: *Enmienda del Reglamento financiero*
(Resolución 55/1)
 - Cuestión 56: *Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2013, 2014 y 2015*
(Resolución 56/1)
 - Cuestión 57: *Nombramiento del Auditor externo*
(Resolución 57/1)
 - Cuestión 58: *Otros asuntos que debe examinar la Comisión Administrativa*
 - Cuestión 49: *Presupuestos para 2017, 2018 y 2019*
(Resolución 49/1)

***Aprobación del Informe de la Comisión Jurídica
sobre la sección Generalidades y las cuestiones 44 a 47***

14. Al presentar el Informe de la Comisión Jurídica (WP/507) para su aprobación por la Plenaria, el presidente, Sr. Alessio Quaranta (Italia), señaló que la Comisión había celebrado tres sesiones y que en la primera de ellas había elegido al Sr. Abdulrahman Hassan Shiekh (Arabia Saudita) y al Sr. Chukwuma Dubem (Nigeria) como su primer y segundo vicepresidentes, respectivamente.

15. En relación con la cuestión 44, la Comisión Jurídica había tomado nota de los capítulos de los *Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015*, así como del informe suplementario para los primeros seis meses de 2016, que le había trasladado la Plenaria.

16. En relación con la cuestión 45, la Comisión Jurídica había examinado el Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica y recomendado para su adopción por la Plenaria tres resoluciones de la Asamblea: a) Resolución 45/1: *Conflictos de intereses en la aviación civil*, en la que se promovía la conciencia respecto a posibles conflictos de intereses en la aviación civil y a la necesidad de adoptar medidas para evitar o mitigar los riesgos de conflictos de intereses teniendo en cuenta el nivel de desarrollo y los recursos disponibles para las funciones reglamentarias y de supervisión; b) Resolución 45/2: *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*, relacionada con la responsabilidad de los transportistas aéreos, en la que se instaba a todos los Estados que aún no lo hubieran hecho a pasar a ser Partes en el Convenio de Montreal de 1999, ampliamente aceptado, lo antes posible; y c) Resolución 45/3: *Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010*, en la que se instaba a todos los Estados a firmar y ratificar el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 lo antes posible.

17. En referencia a la cuestión 46, la Comisión Jurídica recomendó la adopción de la Resolución 46/1: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*, en la que se actualizaba la Resolución A37-22 de la Asamblea para reflejar la adopción del Protocolo de Montreal de 2014, así como las enmiendas propuestas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago para aumentar el número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación (ANC), respectivamente.

18. En relación con la cuestión 47: *Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica*, la Comisión Jurídica, entre otras cosas, había convenido en añadir una nueva cuestión, titulada “Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago” en el programa general de trabajo del Comité Jurídico. También había tomado nota del objetivo de la nota de estudio WP/229 (Definición jurídica de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia) (con Corrección núm. 1 solamente en inglés), que podía enriquecer el análisis que se desarrollaba en esos momentos en relación con la primera cuestión del citado programa general de trabajo, “Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia”, que abarcaba todos los aspectos de definiciones jurídicas.

19. Para concluir su presentación, el presidente de la Comisión Jurídica manifestó su agradecimiento por el apoyo y la asistencia prestados por la Secretaría.

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

- Cuestión 44: *Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015*
- Cuestión 45: *Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica*
(Resoluciones 45/1, 45/2 y 45/3)
- Cuestión 46: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*
(Resolución 46/1)
- Cuestión 47: *Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica*

Aprobación de los Informes de la Comisión Económica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 38 a 43

21. El presidente de la Comisión Económica, Sr. Geoffrey Puseletso Moshabesha (Botswana), presentó seis Informes de la Comisión (WP/517 a WP/522) para su aprobación por la Plenaria. Agradeció a los miembros su cooperación durante las tres reuniones de la Comisión y expresó su agradecimiento por el apoyo brindado por la Secretaría.

22. En la nota WP/517 figuraba la sección Generalidades del Informe, así como el Informe sobre la cuestión 38: *Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015*, que también abarcaba el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2016.

23. En relación con la cuestión 39: *Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas* (WP/518), la Comisión Económica había deliberado, entre otras cosas, sobre aplicación de las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) relacionadas con la visión de largo plazo para la liberalización, los principios básicos de protección del consumidor, el avance logrado en la preparación de acuerdos internacionales para la liberalización del acceso a los mercados, los servicios de carga aérea, y la propiedad y control de los transportistas aéreos, así como la asignación de turnos. También había aprobado el futuro programa de trabajo de la Organización en lo relativo a políticas y reglamentación del transporte aéreo propuesto por el Consejo.

24. En relación con la cuestión 40 (WP/519), la Comisión Económica había refrendado el plan de trabajo de la Organización para el siguiente trienio en la esfera de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, que ayudaría a los Estados a abordar la financiación de las infraestructuras, facilitar la financiación pública y privada y el acceso a financiación para las necesidades de largo plazo, e impulsaría la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

25. En relación con el Informe sobre la cuestión 41: *Datos de aviación – Seguimiento y análisis* (WP/520), la Comisión Económica había examinado la labor relativa a la reorganización del Programa de estadísticas de la OACI, la elaboración de un solo conjunto armonizado de pronósticos de tráfico a largo plazo de conformidad con la Resolución A38-14 de la Asamblea, y las actividades relacionadas con datos de aviación y análisis que se realizaron conjuntamente con las Naciones Unidas y sus organismos, y otras organizaciones internacionales y regionales, para tratar aspectos problemáticos de interés común. Había respaldado el plan de labor de la Organización para el trienio

siguiente con respecto a los datos de aviación, que incluía las estadísticas, los pronósticos y el análisis económico.

26. En relación con la cuestión 42: *Desarrollo económico del transporte aéreo* (WP/521), la Comisión Económica había tomado nota de la labor futura de la OACI relativa a la elaboración del Plan mundial de transporte aéreo. También había recomendado la adopción por la Plenaria de la Resolución 42/1: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, en su forma enmendada durante su examen por la Comisión.

27. Para concluir su presentación, el presidente recalcó que el Informe sobre la cuestión 43 (WP/522) reflejaba las deliberaciones sobre otros asuntos examinados por la Comisión Económica.

28. No habiendo comentarios, el Presidente de la Asamblea declaró aprobados los siguientes Informes de la Comisión Económica y adoptadas las resoluciones indicadas:

- | | |
|--------|--|
| WP/517 | — Sección Generalidades |
| | — Cuestión 38: <i>Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</i> |
| WP/518 | — Cuestión 39: <i>Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas</i> |
| WP/519 | — Cuestión 40: <i>Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Políticas</i> |
| WP/520 | — Cuestión 41: <i>Datos de aviación – Seguimiento y análisis</i> |
| WP/521 | — Cuestión 42: <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> (Resolución 42/1) |
| WP/522 | — Cuestión 43: <i>Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica</i> |

Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la sección Generalidades y las cuestiones 14, 16 a 19, 23 a 27, y 29 a 31

29. El Presidente de la Asamblea, en su calidad de presidente del Comité Ejecutivo, presentó una serie de catorce Informes (WP/493, WP/497 a WP/499, WP/502 a WP/504, y WP/524 a WP/528) para su aprobación por la Plenaria.

30. No habiendo comentarios, el Presidente de la Asamblea declaró aprobados los siguientes Informes del Comité Ejecutivo y adoptadas las resoluciones indicadas:

- | | |
|--------|---|
| WP/527 | — Sección Generalidades |
| WP/502 | — Cuestión 14: <i>Programa de asistencia técnica</i> |
| WP/493 | — Cuestión 16: <i>Seguridad de la aviación — Política</i> (Resolución 16/1) |

- WP/497 — Cuestión 17: *Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)*
- WP/498 — Cuestión 18: *Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)*
- WP/499 — Cuestión 19: *Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)*
(Resolución 19/1)
- WP/503 — Cuestión 23: *Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación*
- WP/525 — Cuestión 24: *Gestión de recursos humanos*
- Cuestión 25: *Situación relativa al personal de la OACI*
- WP/524 — Cuestión 26: *Multilingüismo en la OACI*
- WP/526 — Cuestión 27: *Acercamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*
(Resoluciones 27/1 y 27/2)
- WP/504 — Cuestión 29: *Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)*
(Resolución 29/1)
- Cuestión 30: *Movilización de recursos*
(Resolución 30/1)
- WP/528 — Cuestión 31: *Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo*
(Resoluciones 31/1, 31/2, 31/3 y 31/4)

31. Quedó entendido que los Informes del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 15: *Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica* (WP/500) y la cuestión 28: *Iniciativa “Ningún país se queda atrás”* (WP/501) se presentarían para su aprobación en la Plenaria en su siguiente sesión.

32. Tras la clausura de la Asamblea el 6 de octubre de 2016 se observó que, aunque el Comité Ejecutivo en su sexta sesión celebrada el 30 de septiembre de 2016 había convenido en recomendar a la Plenaria para su aprobación el proyecto de Resolución 18/1: *Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África*, propuesto por el Consejo en la nota WP/21 Revisada, el texto de esa Resolución había sido omitido inadvertidamente del mencionado Informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 18: *Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)* (WP/498). En el párrafo 18.9 del Informe se hacía referencia al respaldo del Comité Ejecutivo a todas las acciones descritas en la nota WP/21 Revisada, incluida la citada Resolución 18/1 sobre el Plan AFI SECFAL, pero dicho Informe no contenía el texto de esa Resolución. No obstante, a la luz del respaldo de dicho Informe por el Comité Ejecutivo, y en ausencia de observaciones durante el examen por la Plenaria de los catorce Informes del Comité Ejecutivo, realizado en la sesión en curso, el Presidente de la Asamblea consideró que la Resolución 18/1 había sido adoptada por la Asamblea.

Aprobación de los Informes de la Comisión Técnica sobre la sección Generalidades y las cuestiones 32 a 37

33. El presidente de la Comisión Técnica, Sr. Graeme Harris (Nueva Zelandia), presentó cinco Informes (WP/512 a WP/516) para su aprobación por la Plenaria. Hizo hincapié en que había sido posible abordar un volumen de trabajo enorme gracias a la colaboración en equipo con el primer vicepresidente, Sr. P. Henttu (Finlandia), y la segunda vicepresidenta, Sra. P. Assoumou Koki (Camerún).

34. El presidente dio las gracias a los miembros de la Comisión Técnica, cuyo espíritu de cooperación y amistad había permitido culminar la labor de esta. Señaló que se habían celebrado seis sesiones y que representantes de unos 180 Estados miembros y 50 delegaciones de observadores habían asistido a una o más sesiones. En total, la Comisión había examinado 201 notas de estudio y 7 proyectos de informe.

35. El presidente felicitó al Presidente de la Asamblea por su excelente dirección del 39º período de sesiones de la Asamblea, así como al Presidente del Consejo por la labor del Consejo encaminada a preparar la documentación para la Asamblea y presentar el presupuesto de la Organización para el trienio siguiente. También agradeció a la Secretaria General y a la Secretaría el excelente apoyo prestado y la organización de la Asamblea.

36. En relación con la cuestión 32 (WP/512), la Comisión Técnica había examinado las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y el informe suplementario que abarca el primer semestre de 2016 comprendidas dentro de su esfera de competencia y había tomado nota, sin observaciones, de la labor realizada en el ámbito de la navegación aérea de acuerdo con lo indicado en los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.

37. En relación con la cuestión 33: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis* (WP/512), la Comisión Técnica había tomado nota de la situación actual respecto de los objetivos, las prioridades y los elementos habilitantes de la edición de 2014-2016 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004), las prioridades del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y la situación y los resultados del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Se alentaba a los Estados a: tomar medidas para lograr los objetivos del GASP y ajustarse a las prioridades del GANP, así como a dar apoyo a los grupos regionales de seguridad de la aviación (RASG) y grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) en la aplicación de las prioridades regionales; a proporcionar datos sobre el avance y la situación de la aplicación; y a informar oportunamente acerca del progreso en la ejecución de los planes de medidas correctivas del CMA del USOAP y la realización de autoevaluaciones en el marco en línea (OLF). La Comisión también había examinado el avance con respecto a los resultados de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) y proporcionado información actualizada sobre otros asuntos emergentes. Tras reconocer la conveniencia de celebrar reuniones departamentales como medio oficial para recomendar la incorporación de tareas técnicas adicionales para la OACI de modo que los resultados de las reuniones pudieran considerarse en el contexto de todas las otras demandas como parte de la aprobación del presupuesto para el trienio siguiente, había convenido en que el Consejo debía considerar que se estableciera esa práctica.

38. Sobre la cuestión del seguimiento de aeronaves, la Comisión Técnica había tomado nota del avance hasta la fecha, había convenido en que la OACI debía promover el desarrollo de capacidades de búsqueda y salvamento (SAR) eficaces en la Región África-Océano Índico (AFI) y había apoyado las iniciativas en curso para ello. Se alentó a los Estados a apoyar la postura de

la OACI con respecto al Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) en la siguiente reunión de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

39. La Comisión Técnica había deliberado largamente sobre los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), y había tomado nota de que se habían logrado numerosos avances en estas cuestiones en todo el mundo. Tras tomar nota del amplio apoyo que tenía la labor de la OACI en relación con los RPAS, convino en que se justificaba proceder con la elaboración de una referencia mundial para las disposiciones y textos de orientación con el fin de armonizar apropiadamente la reglamentación de los UAS que quedan fuera del marco internacional de reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Para facilitar esa ampliación del programa de trabajo de la OACI, la Comisión había convenido en que debería adoptarse un enfoque innovador y flexible teniendo en cuenta las novedades en curso a escala nacional, regional e internacional.

40. En relación con la cuestión de las zonas de conflicto, la Comisión Técnica había examinado propuestas: para finalizar el programa de trabajo recomendado por el Equipo especial sobre los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto (TF RCZ) y complementar el programa de trabajo sobre zonas de conflicto que ya existía examinando todas las disposiciones pertinentes de los Anexos; y, tras finalizar el programa de trabajo sobre zonas de conflicto, pedir al Consejo que reconsiderara la inclusión de las zonas de conflicto en el programa de trabajo del Comité Jurídico. La Comisión había convenido en que el Consejo debería dar prioridad a las acciones propuestas en las notas WP/108, Revisión núm. 1, y WP/200 según lo permitieran el presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. Asimismo, había destacado la importancia de compartir información y la necesidad de que los Estados miembros tomaran parte de esas iniciativas.

41. A continuación, la Comisión Técnica había tomado nota de los avances y progresos alcanzados en la gestión de la seguridad operacional, tanto por la OACI como por numerosos Estados, y presentado observaciones favorables.

42. En lo relativo a la vigilancia y el análisis, la Comisión Técnica había señalado que la Secretaría seguiría realizando mejoras en el OLF y que esa función propuesta se consideraría y tendría prioridad sobre todas las demás mejoras en el diseño que estaban previstas. Había convenido en que la OACI debería seguir informando a los Estados sobre las ventajas de utilizar la autoevaluación basada en preguntas del protocolo (PQ) como parte de su programa estatal de seguridad operacional (SSP) y promoviendo la utilidad de la información que figura en ella. Además, la Comisión había convenido en recomendar a la OACI que considerase enmendar el número mínimo de horas de vuelo requeridas como experiencia a los inspectores de seguridad operacional de la aviación. Había convenido asimismo en que la OACI, utilizando todos los recursos disponibles, debería realizar un examen estructurado para determinar ajustes en el CMA del USOAP con miras a que el programa siguiera evolucionando y fortaleciéndose, teniendo en cuenta la estrategia de seguridad operacional en desarrollo de la OACI y los avances de los Estados en cumplimiento del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, en particular los requisitos del SSP. Por último, la Comisión había acordado que, para garantizar suficiente independencia y con objeto de evitar una posible transición a una función de vigilancia permanente, el examen debería ser llevado a cabo por un grupo provisional integrado por expertos seleccionados, en particular de los Estados miembros y la Secretaría, bajo la coordinación de la ANC, cuyos resultados se comunicarían al Consejo.

43. En lo que respecta a la armonización, la Comisión Técnica había examinado la necesidad de reducir la carga normativa y supervisora para los organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) aprobados y las organizaciones de instrucción reconocidas (ATO) aprobadas. Había tomado nota de la labor en curso de la OACI para facilitar un enfoque armonizado a nivel mundial con miras a la aprobación y el reconocimiento, o aceptación recíproca, de los AMO, y la había apoyado, y había recomendado además que se instara a los Estados a armonizar sus

reglamentaciones sobre AMO y ATO. La Comisión había reconocido además las ventajas de utilizar el Plan relativo a los certificados de revisión de los organismos de mantenimiento (MORC).

44. En relación con otras cuestiones, la Comisión Técnica había tomado nota de un estudio de caso sobre la aplicación de las especificaciones de navegación basada en la performance y recomendado que se pidiera a la OACI que siguiera trabajando en el desarrollo de aproximaciones con guía visual que pudieran aplicarse para facilitar el acceso a aeropuertos. Había examinado además un informe sobre la marcha de los trabajos realizados para la consecución de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea establecidos para 2016 en la Declaración de Bogotá. Teniendo presentes las necesidades de los Estados de Latinoamérica, la Comisión había recomendado que el Consejo considerase el desarrollo de un sistema de validación de los datos y de clasificación de accidentes e incidentes a nivel estatal o regional.

45. Al concluir su presentación de la nota WP/512, el presidente recalcó que el Informe sobre la cuestión 33 reflejaba la gran diversidad y la exhaustividad de las deliberaciones de la Comisión Técnica. Propuso que los Informes sobre las cuestiones 34 a 37 (WP/513 a WP/516) fueran aprobados por la Plenaria tal como se habían presentado.

46. No habiendo comentarios, el Presidente de la Asamblea declaró aprobados los siguientes Informes de la Comisión Técnica y adoptadas las resoluciones indicadas:

- | | |
|--------|--|
| WP/512 | <ul style="list-style-type: none"> — Sección Generalidades — Cuestión 32: <i>Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</i> — Cuestión 33: <i>Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis</i> |
| WP/513 | <ul style="list-style-type: none"> — Cuestión 34: <i>Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas</i>
(Resolución 34/1) |
| WP/514 | <ul style="list-style-type: none"> — Cuestión 35: <i>Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización</i>
(Resolución 35/1) |
| WP/515 | <ul style="list-style-type: none"> — Cuestión 36: <i>Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación</i>
(Resolución 36/1) |
| WP/516 | <ul style="list-style-type: none"> — Cuestión 37: <i>Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica</i> |

Aprobación del Informe final del Comité de Credenciales

47. Al presentar el Informe final del Comité de Credenciales (WP/463), el presidente, Sr. Souleiman Eid (Líbano), recordó que en la primera sesión plenaria, celebrada el 27 de septiembre de 2016, la Asamblea había acordado establecer el Comité de Credenciales y que se había invitado a las Delegaciones de las Bahamas, Bangladesh, el Congo, el Líbano y Luxemburgo a proponer miembros.

48. El Comité de Credenciales, integrado por la Sra. Juliea Brathwaite-Rolle (Bahamas), el Sr. S. M. Lutful Kabir (Bangladesh), el Sr. Roméo Boris Makaya Batchi (Congo), el Sr. Souleiman Eid (Líbano) y la Sra. Linda Mazzola (Luxemburgo), había celebrado su primera sesión ese mismo día y había elegido por unanimidad al Sr. Eid como presidente. En la segunda sesión de la Plenaria, el presidente había presentado un informe provisional oral a la Asamblea y le había comunicado que, a las 1500 horas del 27 de septiembre de 2016, 164 Estados miembros y 39 delegaciones de observadores se habían inscrito. Se habían recibido en buena y debida forma las credenciales de 170 Estados miembros y 43 delegaciones de observadores. La Asamblea había aprobado, por recomendación del Comité de Credenciales, instar a todos los Estados y organizaciones que aún no hubieran presentado sus credenciales en buena y debida forma a que lo hicieran lo antes posible y, entre tanto, conforme al Artículo 7 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), permitirles participar en sus deliberaciones.

49. En su quinta sesión, celebrada el 4 de octubre de 2016, el Comité de Credenciales había concluido que las credenciales de 184 Estados miembros y 57 observadores habían sido presentadas en buena y debida forma.

50. El presidente del Comité de Credenciales agradeció a todos los miembros el espíritu de colaboración imperante en todas las sesiones del Comité. A continuación, manifestó su agradecimiento a la Secretaría, cuya diligente labor había garantizado que las credenciales presentadas por Estados y observadores lo fueran en debida forma. Para concluir, el presidente dio las gracias a la Asamblea por la confianza depositada en el Comité de Credenciales y señaló que el elevado número de Estados participantes en las deliberaciones de la Asamblea era un indicio de la función de liderazgo de la OACI.

51. Al no haber comentarios, la Plenaria aprobó el informe final del Comité de Credenciales que figuraba en la nota WP/463.

52. Se levantó la sesión a las 0945 horas.

Acta de la séptima sesión

(jueves 6 de octubre de 2016, a las 1100 horas)

ASUNTOS TRATADOS

1. Cuestión 9: Informes de los Comités y Comisiones de la Asamblea y decisiones al respecto
 - Aprobación de los Informes del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 15, la cuestión 16 (Resolución 16/2 sobre formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil), la cuestión 28 y la cuestión 22
2. Delegación de autoridad al Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas pendientes de la Plenaria
3. Ceremonia de firma de los Protocolos de Enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relativos al Artículo 50 a) y al Artículo 56
4. Voto 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 del Comité Ejecutivo sobre las cuestiones 15, 16 y 28

1. El Presidente de la Asamblea, en su calidad de presidente del Comité Ejecutivo, presentó varios Informes (WP/500, WP/493 Revisión núm. 1, WP/501 Revisión núm. 1, WP/461 y WP/462) para su aprobación por la Plenaria. Se señaló que, aunque en la sexta sesión del Comité Ejecutivo, celebrada el 30 de septiembre de 2016 (EX/6), este había apoyado por unanimidad la nueva Resolución 16/2 sobre formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil propuesta por el Consejo en la nota WP/17, el texto de esa Resolución se había omitido inadvertidamente en el Informe (WP/493), que la Plenaria había aprobado en su sexta sesión, el 5 de octubre de 2016 (P/6). Por tanto, se presentaba la Resolución 16/2 en la nota WP/493 Revisión núm. 1 para su adopción por la Plenaria.
2. En referencia al Informe sobre la cuestión 28: *Iniciativa “Ningún país se queda atrás”* (WP/501 Revisión núm. 1), el Delegado del Reino Unido sugirió, y así quedó acordado, que la segunda frase del párrafo 28.5 se modificara introduciendo la palabra “parcialmente” después de “abarca” para que dijera “Se tomó nota de que la Resolución de la Asamblea propuesta en la nota WP/23 abarca parcialmente las medidas propuestas en la nota WP/105”.
3. Con sujeción a esta enmienda, el Presidente declaró aprobados los siguientes Informes del Comité Ejecutivo y adoptadas las resoluciones indicadas:

WP/500 — Cuestión 15: *Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica*
(Resoluciones 15/1 y 15/2)

WP/493 — Cuestión 16: *Seguridad de la aviación — Política*
 Revisión núm. 1 [solo la Resolución 16/2; el resto del Informe se aprobó
 previamente (P/6)]

WP/501 — Cuestión 28: *Iniciativa “Ningún país se queda atrás”*
 Revisión núm. 1 (Resoluciones 28/1 y 28/2)

***Aprobación del Informe del Comité Ejecutivo
 sobre la cuestión 22***

WP/461 relativa al cambio climático

4. A continuación se señaló a la atención la nota WP/461 en la que figuraba el Informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 22: *Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación* [Sección sobre el cambio climático, excluido el plan mundial de medidas de mercado (MBM)]. El Presidente recordó que el Comité Ejecutivo, en su 11ª sesión (EX/11), que tuvo lugar justo antes de la sesión en curso, había convenido en que el párrafo 22.2.34 de la nota se modificara de la siguiente forma: “Unos pocos Estados volvieron a manifestar su preocupación por la aspiración mundial de la OACI de lograr el crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020, porque en su opinión no era un objetivo realista”. Además, había convenido en recomendar a la Plenaria para su adopción la Resolución 22/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*.

5. El Secretario del Comité Ejecutivo brindó información sobre el procedimiento para notificar una reserva con relación a una Resolución de la Asamblea indicando que, con arreglo a la práctica anterior, la reserva debía manifestarse en primer lugar en la Plenaria, con indicación de si era de aplicación para la Resolución en su totalidad o solo a ciertas disposiciones, que deberían especificarse debidamente. Posteriormente, la reserva debía confirmarse por escrito a la Secretaria General en un plazo de un mes tras la clausura de la Asamblea. En el caso en curso, la confirmación por escrito de las reservas a la Resolución 22/1, a la Resolución 22/2 o a cualquier otra Resolución, debería ser recibida por la Secretaria General el 7 de noviembre de 2016 a más tardar.

6. Al no haber objeciones, el Presidente de la Asamblea declaró aprobado el Informe del Comité Ejecutivo contenido en la nota WP/461, en su forma enmendada con arreglo al párrafo 4 anterior, y adoptada la Resolución 22/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, con sujeción a las reservas expresadas por (en orden alfabético) los Delegados de la Arabia Saudita, la Argentina, China, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, la India y Venezuela (República Bolivariana de) que figuran en los párrafos 7 a 13 de la sección siguiente. Muchas de esas reservas fueron confirmadas posteriormente por escrito, como solicitó el Presidente de la Asamblea. Los textos de las reservas también se publicaron en el sitio web del 39º período de sesiones de la Asamblea en *Documentación, Resoluciones*.

Reservas expresadas en relación con la Resolución 22/1 sobre el cambio climático

7. El Delegado de la Argentina expresó la reserva de su Estado en relación con la cláusula dispositiva 6 de la Resolución 22/1 respecto a la meta mundial a la que se aspira de crecimiento neutro en carbono para 2020 (CNG2020), que la Argentina había formulado previamente como posición de principios en el 38º período de sesiones de la Asamblea relativa a la cláusula dispositiva 7 de la Resolución A38-18 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*.

8. El Delegado de China manifestó también la reserva de su Estado en relación con la cláusula dispositiva 6 de la Resolución 22/1 respecto al CNG2020. Señaló que la aviación mundial todavía estaba creciendo con rapidez y que, en el futuro, el crecimiento de la aviación mundial se produciría principalmente en los países en desarrollo. El CNG2020 carecía de justificación científica, equidad y factibilidad. China consideraba que, de no reconocerse claramente en la Resolución que los países desarrollados iban a liderar una reducción importante de las emisiones de la aviación internacional o a brindar asistencia técnica a los países en desarrollo, el objetivo del CNG2020 no era alcanzable. Como objetivo mundial al que se aspira, debería estar vinculado con los requisitos relativos a la reducción de las emisiones de los Estados miembros de la OACI. En atención a ello, China deseaba presentar una reserva respecto a la cláusula dispositiva 6 de la Resolución 22/1. Posteriormente se transmitió por escrito a la Secretaría General la siguiente Declaración de reservas respecto de las Resoluciones 22/1 y 22/2:

“China acoge con satisfacción el esfuerzo realizado por la OACI para limitar y reducir las emisiones de la aviación internacional y está dispuesta a hacer sus propias contribuciones para tal fin en armonía con sus circunstancias y capacidades nacionales. Con respecto a la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – cambio climático* y a la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado*, adoptadas en el 39º período de sesiones de la Asamblea, la delegación de China desea hacer la siguiente declaración:

El objetivo de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 carece de justificación científica, equidad y factibilidad. Dado que en los países desarrollados, en general, han alcanzado el punto máximo de emisiones provenientes de su aviación internacional o tienen pocas posibilidades para más crecimiento en la aviación internacional, mientras que los países en desarrollo no han desarrollado plenamente su transporte aéreo internacional, dicho objetivo, que se estableció basado en el aumento de las emisiones de la aviación internacional, no requiere explícitamente que los países desarrollados lideren una reducción importante de las emisiones y dejen espacio suficiente para el desarrollo y las emisiones de los países en desarrollo, lo que constituye prejuicios de facto contra los países en desarrollo en cuanto a su crecimiento en materia de transporte aéreo internacional en el futuro.

Si bien sus fines y objetivos se relacionan con el desarrollo de principios y técnicas de navegación aérea internacional y la promoción de la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional, la OACI no tiene el mandato de elaborar normas/principios obligatorios respecto a las unidades de emisión. Además, la práctica de restringir artificialmente el límite de unidades de emisión disponibles para la aviación internacional muy probablemente eleve el costo de la reducción de emisiones y provoque competencia desleal en la industria de la aviación internacional. Además, el Consejo aún debe finalizar el proceso de elaboración y aprobación de criterios relativos a las unidades de emisión. Por consiguiente, es irracional e imposible pedir a los Estados que se comprometan a cumplir antes de haber examinado los criterios finalmente aprobados.

En atención a lo anterior, la Delegación de China desea presentar reservas oficiales respecto a la cláusula dispositiva 6 de la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, contenida en la nota A39-WP/529, insistiendo en que cualquiera de las políticas y medidas de la OACI para la reducción de emisiones formuladas sobre la base de este párrafo no deberían tener fuerza obligatoria. Asimismo, la Delegación

de China también desea presentar reservas oficiales sobre lo previsto en la cláusula dispositiva 23 de la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)* que figura en la nota A39-WP/530, es decir, ‘Decide que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los criterios de las unidades de emisión (EUC)...’. Al mismo tiempo, la Delegación de China solicita que la declaración de reservas anterior se registre en el informe del 39º período de sesiones de la Asamblea.”

9. El Delegado de la India manifestó que su Estado formularía una reserva específica en relación con la cláusula dispositiva 6 de la Resolución 22/1 sobre el CNG2020, pues le preocupaba que este no fuera coherente con el Acuerdo de París y tuviera el potencial de inhibir el crecimiento de los países en desarrollo. Indicó que la India había expresado previamente una reserva en relación con la cláusula dispositiva 7 de la Resolución A38-18 de la Asamblea relacionada con el CNG2020. Posteriormente se transmitió por escrito a la Secretaria General la siguiente Declaración de reservas:

“La República de la India se ha comprometido a abordar la cuestión del cambio climático y, como miembro responsable de la comunidad mundial, aprecia y está dispuesta a desempeñar su papel en apoyo de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente.

Los principios establecidos por el Acuerdo de París en virtud de la CMNUCC durante la COP21 en 2015 reconocen claramente que los países en desarrollo aún no han alcanzado su emisión máxima y que tomará más tiempo para que los países en desarrollo lo hagan. La COP21 no establece un crecimiento neutro en carbono específico para ningún sector en particular, y ciertamente no para 2020. Por consiguiente, el CNG2020 no sería práctico y podría perjudicar al sector de la aviación, particularmente en los países en desarrollo, donde el sector de la aviación aún no ha madurado y está creciendo a un ritmo rápido.

Por consiguiente, la República de la India expresa su preocupación respecto a la meta de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 a la que se aspira y declara su reserva con respecto al preámbulo y al párrafo 6 de la Resolución A39-22/1 de la Asamblea.”

10. El Delegado de la Federación de Rusia indicó que, aunque su Estado apoyaba la Resolución 22/1, deseaba manifestar una reserva en relación con la meta mundial del CNG2020 a la que se aspira, referida al décimo párrafo del preámbulo y a la cláusula dispositiva 6 de dicha Resolución. El texto detallado de dicha reserva se transmitió posteriormente por escrito a la Secretaria General de la siguiente forma:

“Entre otras consideraciones, la Delegación de la Federación de Rusia por este medio reitera y confirma su reserva respecto a ‘las metas mundiales a las que se aspira para la aviación internacional de mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel’ (CNG2020) que se mencionan en el décimo párrafo del preámbulo y en el párrafo dispositivo 6 de la Resolución 22/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático.*”

11. El Delegado de la Arabia Saudita expresó la reserva de su Estado en relación con la cláusula dispositiva 6 de la Resolución 22/1, cuyo texto detallado se transmitió y confirmó posteriormente por escrito a la Secretaria General de la siguiente forma:

“Me dirijo a usted para referirme a la Resolución A39-2 de la Asamblea de la OACI ‘*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*’. En este sentido, deseo dejar constancia por escrito de la reserva del Gobierno de la Arabia Saudita con respecto a la cláusula dispositiva 6 de la Resolución, sobre la meta mundial a la que se aspira de que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel. Esta reserva se expresó oralmente durante el cierre de las sesiones plenarias.

En la Resolución A37-19 de la Asamblea de 2010, la OACI adoptó la citada meta a la que se aspira sin haber evaluado la posibilidad de alcanzarla, ni sus repercusiones, preocupación que expresaron muchos Estados mediante las reservas presentadas. Por consiguiente, en las cláusulas (9) y (10) de la Resolución (A38-18) se pidió al Consejo que revisara la citada meta a la que se aspira así como la factibilidad y la viabilidad de alcanzarla, y que también se realizaran estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar cualquiera de las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida la incidencia en el crecimiento y en los aspectos económicos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

El Reino de Arabia Saudita lamenta que estos estudios no se hayan realizado y que en lugar de ello las citadas cláusulas (9) y (10) se hayan mantenido en forma de cláusulas (8) y (9) en la Resolución A39-2. Por lo tanto, la Arabia Saudita reitera que la meta a la que se aspira, mencionada en la cláusula 6 de la Resolución A39-2, no se estipula con base en estudios científicos y prácticos ni se hace una evaluación de su factibilidad y viabilidad. Además, esta no tiene en cuenta el derecho de los países en desarrollo al crecimiento y a alcanzar la madurez de sus mercados.

En vista de lo anterior, solicito amablemente, que esta reserva se registre oficialmente.”

12. El Delegado de los Estados Unidos reiteró la reserva expresada por su Estado en 2013 respecto del principio rector p) [“para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales”] contenido en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*. Posteriormente se transmitió por escrito a la Secretaría General la siguiente Declaración de reserva:

“Los Estados Unidos tienen el compromiso de promover el crecimiento sostenible del sector de la aviación, incluso ocupándose de la cuestión de los impactos de la aviación civil en el clima y el medio ambiente. Apoyamos el enfoque de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 mediante ‘un conjunto de medidas’ que abarcan medidas técnicas y operacionales y de mejoramiento de la infraestructura; los combustibles alternativos sostenibles; una norma sobre las emisiones de CO₂ de las aeronaves; y la implantación de un plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) como mecanismo de cobertura adicional en este ámbito.

Si bien seguimos invirtiendo y avanzando en forma significativa en lo que respecta a todo el conjunto de medidas, como lo hicimos en 2013, los Estados Unidos expresan reservas sobre el Principio rector p) del Anexo a la Resolución. Los Estados Unidos se oponen a la inclusión de p) porque consideran que los principios del régimen

internacional de cambio climático no se aplican a la OACI, que se gobierna por su propio régimen jurídico. Asimismo, observan que, en todo caso, el Acuerdo de París refleja el principio al que se hace referencia como ‘responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus capacidades respectivas, a la luz de las distintas circunstancias nacionales’.”

13. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) manifestó la reserva de su Estado en relación con el objetivo mundial del CNG2020 a que se aspira, establecido en la cláusula dispositiva 6 de la Resolución 22/1, cuyo texto detallado se transmitió y confirmó posteriormente por escrito a la Secretaria General de la siguiente forma:

“Tengo el honor de dirigirme a usted en la oportunidad de extenderle un cordial saludo y a la vez presentar formal reserva al punto núm. 6 de la Resolución 22/1, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, y los puntos núms. 3, 4 y 5 de la Resolución 22/2, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, ambas efectuadas en el marco del 39° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que tuvo lugar en la Ciudad de Montreal (Canadá) desde el 26 [27] de septiembre al 7 [6] de octubre del año en curso, donde participó el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de la República Bolivariana de Venezuela; reserva que se expone de la forma que a continuación se presenta.

La República Bolivariana de Venezuela, por medio de su modelo económico productivo ecosocialista, está comprometida en la protección del ambiente y se suma a la lucha mundial contra las amenazas del cambio climático, desarrollando acciones y programas contenidos en el Plan de la Patria, Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2013-2019, y fundados en los Derechos Ambientales consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, donde se establece que ‘es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro’.

Dentro de las medidas que se están implementando se encuentra la elaboración del Plan Nacional de Mitigación y el Plan Nacional de Adaptación ante los efectos del Cambio Climático, los cuales están dirigidos en parte, a reducir las emisiones de CO₂ en al menos un 20% para el año 2030. Entre las acciones desarrolladas se encuentran las siguientes: establecimiento y mantenimiento de bosques compensatorios dentro del sistema agroforestal, aprovechamiento del gas natural, implementación de empresas de reciclaje, eficiencia energética y uso racional de la energía, disminución en la necesidad de extracción de materia prima, procurando la disminución de emisiones asociadas a los procesos industriales, políticas educativas, participación comunitaria y formación socioambiental para afrontar las amenazas del cambio climático.

Dicho esto, se presenta la posición del Estado venezolano ante la cuestión 22: *Protección del medio ambiente - La aviación internacional y el cambio climático*, formulándose las reservas declaradas a los instrumentos arriba identificados, iniciando por la Resolución 22/1 contenida en la nota de estudio núm. A39-WP/461 *Proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 22* (Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas de mercado), correspondiente al Comité Ejecutivo (EX), de la forma que se presenta a continuación:

'6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones.'

La República Bolivariana de Venezuela, como se expresó anteriormente, se caracteriza por mantener una gestión y política de protección ambiental diversificada, y se suma a la voluntad mundial de alcanzar estrategias de crecimiento de la aviación civil sin aumentar las emisiones de carbono, sin embargo, considera que el plazo establecido, a saber, cuatro (4) años, es insuficiente para el establecimiento de políticas sustentables e implementación de planes y estrategias acertadas y dirigidas a mitigar la emisión de CO₂ de forma exitosa, con miras a alcanzar la meta programada, a objeto de mantener al mismo nivel de emisiones mundiales netas de carbono en la industria aérea internacional.

Dicho esto, el Estado venezolano reitera el apego a los principios de la Convención de Cambio Climático, al mandato específico sobre la reducción de emisiones; el reconocimiento de la existencia de una diferenciación en las responsabilidades entre países desarrollados y países en desarrollo, con diferenciación de obligaciones en la limitación y reducción de emisiones; es importante considerar las repercusiones que las medidas basadas en el mercado (MBM) puedan acarrear a los países en desarrollo y su comercio; la meta global de reducción de emisiones o mantenimiento de los niveles para el 2020 no implica un desconocimiento del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Por estas razones, la República Bolivariana de Venezuela presenta su reserva al respecto.

Resolución 22/2.- Reserva sobre la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (MBM)*, contenida en la nota de estudio núm. A39-WP/462, *Proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 22* (Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas de mercado), correspondiente al Comité Ejecutivo (EX), considerándose lo siguiente:

'3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del plan mundial de MBM como complemento de un conjunto mas amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Decide* implementar un plan de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas.’

Las medidas basadas en el mercado (MBM) corresponden a mecanismos complementarios diseñados con el propósito de alcanzar la reducción fijada de emisiones y por tanto su aplicación en el sector de la aviación internacional es potestativa por los Estados. Estas medidas no son garantía de la sustentabilidad de la aviación civil internacional, solo incidirán en la generación de medidas sujetas a la volatilidad de las finanzas internacionales. La aplicación de las MBM, si bien tienen originalmente un enfoque dirigido a limitar las emisiones, no se considera que la aplicación de estas disminuirá las emisiones de los Estados, sino por el contrario, se estaría legitimando la compra del derecho a contaminar la atmósfera, al permitirse esquemas de mercados internacionales de CO₂ en función de la capacidad económica de los Estados, resultando directamente afectado el planeta.

Por lo anterior, se rechaza la aplicación de estas medidas establecidas en el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), ya que este criterio de mercado desvirtúa el objeto e intención que se ha sostenido para evitar la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) a la atmósfera, producto de la aviación internacional, discrepando de esta forma con el compromiso y las políticas asumidas por el Estado venezolano y fijadas, como ya se explicó anteriormente, en el Plan de la Patria, Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2013-2019, que se encuentra enfocado en la preservación de nuestro planeta, por cuanto la contaminación representa una afectación irreparable a nivel mundial que requiere ser manejada por todos los Estados signatarios del Acuerdo de París, de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, de forma oportuna y responsable por lo que se exhorta a trabajar en medidas alternativas, donde se exprese la necesidad imperiosa de mitigar la contaminación a nivel mundial.

En este sentido, la República Bolivariana de Venezuela, reconociendo su compromiso y responsabilidad por preservar el planeta a futuras generaciones, apuesta por la aplicación de estrategias que hagan realizables los objetivos aspiracionales en aras de reducir las emisiones en el sector de la aviación internacional, basadas en la aplicación de medidas tecnológicas, mejoras en los combustibles, mejoras en el tránsito aéreo, infraestructura y combustibles complementarios que mejoran la calidad de estos, para conseguir de esta manera una reducción real del volumen de emisiones de GEI, evitando en un futuro cercano, las consecuencias irreparables producto del cambio climático.”

WP/462 relativa a un plan mundial de MBM

14. A continuación se examinó la nota WP/462 en la que figuraba el Informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 22: *Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación* [Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado]. El Presidente de la Asamblea recordó que, en su última sesión (EX/11), el Comité Ejecutivo había convenido en modificar el párrafo 22.3.31 para incluir un tercer apartado que dijera lo siguiente:

“ — Agregar un nuevo párrafo 21 al proyecto de texto: ‘*Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles’.”

15. El Comité Ejecutivo también convino en que, como consecuencia, se eliminara el párrafo 22.3.33 [“El Comité tomó nota de que, en relación con las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París, el Consejo considerará si son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, con respecto a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles.”].

16. Además, el Comité Ejecutivo había convenido en recomendar la propuesta de Resolución 22/2 a la Plenaria para su adopción, con sujeción a: una modificación editorial en inglés del párrafo 14 del preámbulo, por la cual se sustituyera el término “new market mechanisms” por “new market mechanism”; la inserción de una nueva cláusula dispositiva 21 con el texto siguiente:

“21. *Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;”

y la reenumeración consiguiente de las cláusulas dispositivas 21 a 24 existentes.

17. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) comenzó su intervención manifestando su agradecimiento al Presidente por dirigir la ilustre Asamblea y al Presidente del Consejo, los Estados y la Secretaría por su labor en el impulso de esta cuestión, muy delicada e importante. Reconoció los esfuerzos y la determinación de todos ellos.

18. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) había escuchado los intensos debates, los elementos de convergencia y desacuerdo, así como las inquietudes y propuestas presentadas para su examen. Los aspectos planteados eran válidos y razonables y, tras escuchar más de 100 intervenciones, manifestó su deseo de expresar las reflexiones siguientes.

19. Venezuela (República Bolivariana de) tenía un compromiso inquebrantable con la adopción de medidas que tuvieran consecuencias decisivas y significativas en materia de cambio climático. Durante la 11ª sesión del Comité Ejecutivo (EX/11), celebrada el día anterior, los Delegados también habían escuchados a numerosos Estados que ya sufrían los efectos del cambio climático y necesitaban respuestas oportunas y firmes.

20. Venezuela (República Bolivariana de) consideraba que esa cuestión era un desafío que todos debían enfrentar. Prueba de ello era que la protección ambiental era uno de los objetivos de su plan estratégico nacional.

21. De hecho, en el 21º período de sesiones de la Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP21), Venezuela (República Bolivariana de) había presentado un plan de acción ambiental y había firmado el Acuerdo de París.

22. Venezuela (República Bolivariana de) también había presentado a la OACI su plan de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación como parte del conjunto de medidas

aprobado por el 37º período de sesiones de la Asamblea y había adoptado diversas medidas, tales como las siguientes: 1) mejora de la flota; 2) mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM); y 3) mejoras del combustible de reactor. Con ello demostraba su compromiso con el medio ambiente y su contribución hacia un objetivo compartido de conformidad con sus circunstancias, responsabilidades y capacidades.

23. Venezuela (República Bolivariana de) tenía preocupaciones respecto de la Resolución 22/2 y consideraba que la fase piloto del plan mundial de MBM podía arrojar más luz sobre los beneficios reales y tangibles que se obtuvieran gracias a dicho plan.

24. Además, Venezuela (República Bolivariana de) deseaba recalcar los objetivos estratégicos de la OACI, a saber, seguridad operacional, seguridad de la aviación, transporte aéreo, navegación aérea y medio ambiente. Le preocupaba que el medio ambiente aglutinara gran parte de las actividades de la Organización, especialmente el plan mundial de MBM. Durante los tres años anteriores se habían celebrado, entre otras cosas: reuniones del Grupo asesor sobre el medio ambiente del Consejo (EAG); dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) sobre las MBM; más de tres reuniones especiales del Consejo; reuniones informativas oficiosas; una Reunión de alto nivel sobre el plan mundial de MBM (HLM-GMBM); y una reunión del grupo oficioso “Amigos del Presidente”.

25. En ese sentido, cabía destacar que la OACI se había creado para defender los principios del Convenio de Chicago, motivo por el cual a Venezuela (República Bolivariana de) le parecía que ciertos aspectos del transporte aéreo no estaban recibiendo suficiente atención. La nota de estudio WP/149, presentada por los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil, (CAFAC), se refería específicamente a la necesidad de alcanzar un equilibrio entre todos los objetivos estratégicos de la OACI.

26. Por ese motivo, y para concluir, la Delegada of Venezuela (República Bolivariana de) deseaba recordar las palabras del *Embajador vitalicio de buena voluntad de la OACI*, el anterior Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González, quien dijo que, en Asambleas futuras, debería dedicarse el tiempo necesario a las cuestiones que requerían la atención de la OACI por su influencia directa sobre la aviación, en particular las actividades relacionadas con el transporte aéreo que permitieran alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas para 2030, concretamente en los Estados en desarrollo que necesitaban desesperadamente fortalecer sus sistemas de transporte aéreo y convertirlos en una herramienta para el desarrollo.

27. Tras subrayar que los Estados Unidos apoyaban firmemente la Resolución 22/2, por la que se establecía un plan mundial de MBM encaminado a abordar las emisiones de carbono de la aviación internacional, la Delegada de los Estados Unidos señaló que su Estado deseaba manifestar su sincero agradecimiento a todos los asociados que habían trabajado sin descanso durante los meses anteriores, de hecho los años anteriores, para llegar a un consenso sobre ese acuerdo histórico. Había observado una voluntad destacable de reunirse y llegar a un compromiso en aras de encontrar una solución auténticamente mundial en el sector mundial único de la aviación y, por lo tanto, deseaba agradecer especialmente a los interesados que habían puesto todo de su parte en favor de la Resolución 22/2. La Delegada de los Estados Unidos observó que tenía el honor de tener junto a ella al Administrador Michael Huerta, de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, que se mostró especialmente impresionado por que el sector se hubiera reunido en favor del cambio climático, a fin de solicitar su regulación.

28. Los Estados Unidos también deseaban dar las gracias: al Presidente de la Asamblea por su excelente labor en el 39º período de sesiones en curso; a la Secretaria General de la OACI y a la Secretaría, cuya dedicación y entusiasmo por alcanzar un acuerdo satisfactorio sobre un plan mundial de MBM nunca había flaqueado; y, por supuesto, al Presidente del Consejo, sin cuyo

liderazgo la Asamblea no habría llegado a ese punto. El Presidente del Consejo había sido la personificación de un líder firme, con una clara visión para el éxito y comprometido con la inclusividad y la transparencia. Los Estados Unidos deseaban asimismo mostrar su reconocimiento hacia los 65 Estados que ya se habían presentado voluntarios para participar en las fases iniciales del plan mundial de MBM antes incluso de su aprobación. Por decirlo suavemente, los Estados Unidos estaban entusiasmados por su liderazgo. Esa determinación desde el principio enviaba un potente mensaje al mundo de que los Estados estaban dispuestos a tomar la iniciativa a fin de asegurar el desarrollo sostenible de este sector crítico de la aviación; a tomar la iniciativa en pro de una solución mundial acerca de las emisiones de la aviación internacional; y a tomar la iniciativa para hacer frente a uno de los mayores desafíos mundiales de su época. Los Estados Unidos esperaban que más Estados participaran voluntariamente en las próximas semanas y meses, y trabajarían sin descanso con los Estados a partir de esa fecha para garantizar que tuvieran la capacidad y el apoyo técnico necesarios para poner en marcha el plan mundial de MBM.

29. La Delegada de los Estados Unidos hizo hincapié en que se trataba de un momento de gran orgullo para la OACI y señaló que la Organización había demostrado siempre su capacidad para resolver problemas difíciles estableciendo unos objetivos muy elevados y tomando una perspectiva de largo plazo. Cuando la Asamblea adoptara la Resolución 22/2, la OACI mostraría, una vez más, que era un auténtico modelo de cooperación y liderazgo internacional. Por tanto, instó a los delegados a que la adoptaran.

30. Al no haber objeciones, el Presidente declaró aprobado el Informe del Comité Ejecutivo contenido en la nota WP/462, en su forma enmendada con arreglo a los párrafos 14 a 16 de la presente sección, y adoptada la Resolución 22/2: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, con sujeción a las reservas expresadas (en orden alfabético) por los Delegados de la Argentina, la Federación de Rusia, la India y Venezuela (República Bolivariana de). Muchas de estas reservas fueron confirmadas posteriormente por escrito, como solicitó el Presidente de la Asamblea. Asimismo, la Secretaria General recibió una reserva de China con respecto a la Cláusula dispositiva 23 de la Resolución 22/2 por medio de una carta de fecha 21 de octubre de 2016 y una reserva del Brasil con respecto a las Cláusulas dispositivas 21 y 23 de la Resolución 22/2, por medio de una Nota verbal de fecha 4 de noviembre de 2016. Los textos de las reservas se reproducen más adelante y también se publicaron en el sitio web del 39º período de sesiones de la Asamblea en *Documentación, Resoluciones*.

31. Se señaló que los textos revisados de los Informes aprobados del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 22 en los que figuraban las Resoluciones 22/1 y 22/2 se publicarían en las notas WP/529 y WP/530.

32. El Secretario del Comité Ejecutivo invitó a los Estados que ya habían comunicado a la OACI su intención de participar voluntariamente en el CORSIA a confirmar a la Secretaría su participación cuanto antes, tras lo cual recibirían un documento de confirmación. Se invitó a los Estados que aún no hubieran indicado su intención de participar voluntariamente y desearan hacerlo a informar cuanto antes a la Secretaría al respecto, a fin de obtener el documento de confirmación.

Reservas expresadas en relación con la Resolución 22/2 sobre un plan mundial de MBM

33. Tras reafirmar el firme compromiso de su Estado con la aplicación de la Resolución 22/2, el Delegado de la Argentina manifestó su reserva relativa a las cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 de la misma, respecto a la meta mundial de crecimiento neutro en carbono para 2020 (CNG2020), que su Estado había formulado previamente como posición de principios en el 38º período de sesiones de la Asamblea relativa a la cláusula dispositiva 7 de la Resolución A38-18 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*.

34. Brasil, que había expresado su reserva con respecto a la admisibilidad de las unidades de emisión para su uso en el CORSIA tanto en su nota A39-WP/233 como durante su presentación de la misma ante el Comité Ejecutivo (EX/3), y que luego había repetido su postura en la Plenaria, envió

a la Secretaría el texto de su reserva respecto de las Cláusulas dispositivas 21 y 23 de la Resolución 22/2 mediante una Nota verbal de fecha 4 de noviembre de 2016, que se reproduce a continuación:

Con respecto a la cláusula dispositiva 21: “El Gobierno del Brasil declara su entendimiento de que las unidades de emisión generadas mediante los mecanismos acordados multilateralmente en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, concretamente el Mecanismo de Desarrollo Limpio del Protocolo de Kyoto y el mecanismo establecido por el Artículo 6, inciso 4, del Acuerdo de París, ya son admisibles para el CORSIA”.

Con respecto a la cláusula dispositiva 23: “Habida cuenta de la necesidad de que el CORSIA tenga los más altos niveles de integridad, el Gobierno del Brasil expresa su reserva respecto del uso, en el CORSIA, de las unidades de emisión generadas a partir de mecanismos, instrumentos o arreglos fuera del marco de la CMNUCC. El Gobierno del Brasil declara además que cualquier transferencia de unidades resultantes de la mitigación que se haya logrado en el territorio del Brasil esté sujeta a la aprobación previa y oficial del Gobierno Federal”.

35. China, que había expresado preocupación por la aplicación de los componentes técnicos del plan mundial de MBM propuesto durante las amplias deliberaciones del Comité Ejecutivo al respecto, informó posteriormente a la Secretaria General, mediante carta de fecha 21 de octubre de 2016, acerca de su reserva en relación con la cláusula dispositiva 23 de la Resolución 22/2, como se indica en la siguiente Declaración de reservas, que también se refiere a la Resolución 22/1:

“China acoge con satisfacción el esfuerzo realizado por la OACI para limitar y reducir las emisiones de la aviación internacional y está dispuesta a hacer sus propias contribuciones para tal fin en armonía con sus circunstancias y capacidades nacionales. Con respecto a la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – cambio climático* y a la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado*, adoptadas en el 39º período de sesiones de la Asamblea, la delegación de China desea hacer la siguiente declaración:

El objetivo de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 carece de justificación científica, equidad y factibilidad. Dado que en los países desarrollados, en general, han alcanzado el punto máximo de emisiones provenientes de su aviación internacional o tienen pocas posibilidades para más crecimiento en la aviación internacional, mientras que los países en desarrollo no han desarrollado plenamente su transporte aéreo internacional, dicho objetivo, que se estableció basado en el aumento de las emisiones de la aviación internacional, no requiere explícitamente que los países desarrollados lideren una reducción importante de las emisiones y dejen espacio suficiente para el desarrollo y las emisiones de los países en desarrollo, lo que constituye prejuicios de facto contra los países en desarrollo en cuanto a su crecimiento en materia de transporte aéreo internacional en el futuro.

Si bien sus fines y objetivos se relacionan con el desarrollo de principios y técnicas de navegación aérea internacional y la promoción de la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional, la OACI no tiene el mandato de elaborar normas/principios obligatorios respecto a las unidades de emisión. Además, la práctica de restringir artificialmente el límite de unidades de emisión disponibles para la aviación internacional muy probablemente eleve el costo de la reducción de emisiones y provoque competencia desleal en la industria de la aviación internacional. Además, el Consejo aún debe de finalizar el proceso de elaboración y aprobación de criterios relativos a las unidades de emisión. Por consiguiente, es irracional e imposible pedir a los Estados que se comprometan a cumplir antes de haber examinado los criterios finalmente aprobados.

En atención a lo anterior, la Delegación de China desea presentar reservas oficiales respecto a la cláusula dispositiva 6 de la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, contenida en la nota A39-WP/529, insistiendo en que cualquiera de las políticas y medidas de la OACI para la reducción de emisiones formuladas sobre la base de este párrafo no deberían tener fuerza obligatoria. Asimismo, la Delegación de China también desea presentar reservas oficiales sobre lo previsto en la cláusula dispositiva 23 de la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)* que figura en la nota A39-WP/530, es decir, ‘Decide que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los criterios de las unidades de emisión (EUC)...’. Al mismo tiempo, la Delegación de China solicita que la declaración de reservas anterior se registre en el informe del 39º período de sesiones de la Asamblea.”

36. El Delegado de la India manifestó que su Estado formularía una reserva específica en relación con las cláusulas dispositivas 4, 7, 9, 16 y 17 de la Resolución 22/2. La siguiente Declaración de reservas se transmitió posteriormente por escrito a la Secretaría General:

“La República de la India se ha comprometido a abordar la cuestión del cambio climático y, como miembro responsable de la comunidad mundial, aprecia y está dispuesta a desempeñar su papel en apoyo de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente, inclusive el GMBM. Entendemos que esto no solo ayudaría a la comunidad mundial a abordar algunos de los problemas del cambio climático derivados de las actividades de la aviación internacional, sino que también impediría soluciones parciales provenientes de diferentes Estados o regiones, lo que encierra la posibilidad de obstaculizar el crecimiento de la aviación internacional.

Sin embargo, nos preocupa que la Resolución A39-22/2 de la Asamblea no permita a los países de rápido crecimiento, como la India, que aún se están desarrollando, logren la madurez del mercado antes de someterlos a requisitos de compensación del carbono.

Por consiguiente, la República de la India registra sus reservas respecto a los párrafos 5 y 11 de la Resolución A39-22/2 de la Asamblea por las razones consignadas seguidamente:

1. Párrafo 5

El plan debe ser evaluado de modo crítico después de la fase piloto y de la primera fase (voluntarias), y la amplitud debería quedar abierta a otras opciones posibles para abordar un aumento anual en las emisiones de carbono provenientes de la aviación internacional.

2. Párrafo 11

El diseño de los elementos de la segunda fase (obligatoria) del plan, como figura en esta resolución, debe ser examinado. Estimamos que el impacto medioambiental y económico de la ejecución del plan, particularmente en los países en desarrollo, debería ser evaluado de modo crítico después de la fase piloto y de la primera fase (voluntarias), antes de decidir respecto a los elementos de diseño del plan en la fase obligatoria, respetando al mismo tiempo los principios rectores establecidos en el Anexo de la Resolución A39-22/1.

La República de la India seguirá atentamente la marcha del plan GMBM (CORSIA), a medida que se siga desarrollando y aplicando, y observará los resultados de la evaluación crítica de la fase piloto y de la primera fase (voluntarias), incluido su impacto medioambiental y económico, particularmente en los países en desarrollo, y estará dispuesta a ajustar sus reservas en una etapa ulterior.”

37. El Delegado de la Federación de Rusia expresó la reserva de su Estado acerca del párrafo 14 del preámbulo y de las cláusulas dispositivas 5, 9 g), 11, 18, 20 y 21 de la Resolución 22/2. También informó a la Asamblea de que la Federación de Rusia todavía no estaba en situación de anunciar su participación en la fase piloto del plan mundial de MBM. Sin embargo, eso no significaba que no fuera a participar en dicho plan en el futuro. Era necesario en primer lugar que la Federación de Rusia determinara la manera en que podría introducir dicho plan en la práctica. El texto detallado de la reserva de la Federación de Rusia se transmitió posteriormente por escrito a la Secretaría General de la siguiente forma:

“La Delegación de la Federación de Rusia hace propicia esta oportunidad para asegurar a usted y a todos los participantes del 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI que la Delegación de la Federación de Rusia ha estado prestando mucha atención a los asuntos relativos al cambio climático. Conforme a sus obligaciones en virtud del Protocolo de Kyoto, la Federación de Rusia ha superado las metas que se había fijado de disminución de los volúmenes nacionales de emisiones de CO₂. Al mismo tiempo, estamos persuadidos de que, frente al desafío mundial que plantea el cambio climático, el sector de la aviación civil internacional debe centrar sus esfuerzos en medidas dirigidas puntualmente a disminuir las emisiones de CO₂ con adelantos tecnológicos para la industria, manteniendo a la vez como más alta prioridad el objetivo de mejorar la seguridad operacional de los vuelos en todo el mundo.

Con verdadero y profundo pesar debemos manifestar que, a pesar de las consultas y de los cambios que se esperaban en el proyecto de texto de la resolución, no se han despejado nuestras inquietudes respecto a las consecuencias de llevar a la práctica el GMBM con la forma del CORSIA. Específicamente, creemos que la modalidad de implementación que se ha propuesto para el GMBM con la forma del CORSIA incrementará los índices absolutos de emisiones mundiales de CO₂. A su vez, la adopción del CORSIA contribuiría a debilitar la seguridad operacional de los vuelos, en particular en los países en desarrollo, por cuanto el dinero que se distraiga de la industria tendrá el efecto de desacelerar el desarrollo tecnológico.

Además, deseamos reiterar nuestra preocupación respecto a la aspiración mundial de lograr el crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020 por tratarse de una aspiración irrealista cuya necesidad carece de justificación científica, como indirectamente se reconoce en el párrafo dispositivo 3 de la resolución.

En este sentido, la Delegación de la Federación de Rusia desea poner en conocimiento de la Asamblea su desacuerdo con la redacción del párrafo 14 del preámbulo y los párrafos dispositivos 5, 9 g), 11, 18, 20 y 21 de la resolución. En consecuencia, la Federación de Rusia no considera posible anunciar su participación en la implementación de la versión del GMBM propuesta. En particular, hacemos constar nuestras reservas respecto a las siguientes disposiciones:

1. Preámbulo (párrafo 14)

Reconociendo que la resolución celebra ‘la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC,’ consideramos que el texto del párrafo 14 debería tener la siguiente redacción:

~~‘Considerando~~Reconociendo que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un ~~nuevo mecanismo de mercado~~ mecanismo para contribuir a mitigar las emisiones de GEI a fin de alcanzar las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) ~~en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de~~ a la vez estimular un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo, como se prevé en el Artículo 6 del Acuerdo de París;’

2. Párrafo dispositivo 5

Puesto que con la implementación del CORSIA no se están obteniendo los resultados previstos, tanto en lo que se refiere a alcanzar los objetivos ambientales como por la magnitud del perjuicio al desarrollo sostenible de la industria y la seguridad operacional de los vuelos, particularmente en los países en desarrollo, creemos que la fase piloto y la primera fase de implementación del CORSIA deberían dejar lugar a la posibilidad de reformular conceptualmente el enfoque de implementación del GMBM en cualquier estadio de implementación. Así, consideramos que el párrafo dispositivo 5 debería tener la siguiente redacción:

‘5. *Decide* iniciar una fase piloto y primera fase de implementación de un plan de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) como una de las opciones posibles para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;’

Sobre la base de lo que precede, consideramos adecuado agregar el siguiente párrafo al texto de la resolución:

‘5bis. *Pide* que el Consejo continúe estudiando otras opciones de implementación del GMBM que se ajusten en la mayor medida posible a los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* expuestos en el Anexo de la Resolución 22/1, y que efectúe un análisis comparativo de sus ventajas y desventajas para el CORSIA y presente un informe al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI con los resultados que se obtengan a fin de aplicar posibles medidas correctivas al escenario de implementación del GMBM.’

3. Párrafo dispositivo 9 g)

Está claro que el análisis periódico de la implementación del CORSIA debería incluir, entre otras cosas, la evaluación del cumplimiento de los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* que figuran en el Anexo de la Resolución 22/1. De tal manera, el párrafo dispositivo 9 g) debería tener la siguiente redacción:

‘g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA para comprobar su ajuste a los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* y su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que debería servir de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión;’

4. Párrafo dispositivo 11

El capítulo 6 del Acuerdo de París dispone que las obligaciones de compensación de los Estados se establezcan sobre la base de contribuciones determinadas a nivel nacional. Sobre este punto, opinamos que el párrafo dispositivo 11 debería tener la siguiente redacción:

‘11. *Decide* que la cantidad de emisiones de CO₂ que ~~deberá compensar~~ se prevé que compense anualmente un explotador de aeronaves voluntariamente a partir de 2021 durante la fase piloto y la primera fase de implementación del CORSIA se calculará cada año tomando como base la contribución determinada a nivel nacional de cada Estado participante, o bien de la forma siguiente:’

5. Párrafo dispositivo 18

Como ya se mencionó, el análisis del CORSIA para evitar ‘imponer una carga económica indebida a la aviación internacional’ debería incluir, entre otras cosas, la evaluación del cumplimiento de los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* que figuran en el Anexo de la Resolución 22/1. Sobre este punto, opinamos que el párrafo dispositivo 18 debería tener la siguiente redacción:

‘18. *Decide* que el Consejo proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de ~~contribuir~~ prevenir riesgos injustificados de que se cause un daño grave al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad ambiental del plan, incluidos los aspectos de seguridad operacional de los vuelos, seguridad de la aviación y competencia inescrupulosa, además de la evaluación de la eficacia ambiental del CORSIA a efectos de que la Asamblea de la OACI pueda posteriormente considerar la cuestión de la factibilidad de su aplicación. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:’

6. Párrafo dispositivo 20

De acuerdo con el Artículo 37, Capítulo VI, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ni (los sistemas de) MRV ni las unidades de emisión y registros de emisiones se relacionan con ‘las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares’, y por lo tanto no tienen lugar en las normas y métodos recomendados internacionales. En consecuencia, el Convenio no confiere autoridad a la OACI para elaborar SARPS sobre MRV, unidades de emisión y registros de emisiones. Así, no es correcto que el Consejo ‘elabore SARPS’ para la implementación del sistema de MRV en el marco del CORSIA, incluidos los procedimientos simplificados de MRV, y todas las referencias a los SARPS deberían eliminarse del párrafo dispositivo 20.

7. Párrafo dispositivo 21

Debemos señalar que el Consejo de la OACI nunca ha examinado ni tomado decisión alguna respecto a los ‘años de referencia y plazos admisibles’ para las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y el Acuerdo de París. Más aún, la expresión ‘años de referencia’ no está mencionada ni se la considera directa o indirectamente en ninguno de esos documentos de la ONU. Por este motivo, la frase ‘años de referencia y plazos admisibles’ debe eliminarse del párrafo dispositivo 21 de la resolución.”

38. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) manifestó la reserva de su Estado en relación con las cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 de la Resolución 22/2 sobre el objetivo al que se aspira del CNG2020, de manera coherente con las reservas que había expresado previamente. El texto detallado de la reserva de Venezuela (República Bolivariana de) se transmitió posteriormente por escrito a la Secretaria General de la siguiente forma:

“Tengo el honor de dirigirme a usted en la oportunidad de extenderle un cordial saludo y a la vez presentar formal reserva al punto núm. 6 de la Resolución 22/1, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, y los puntos núms. 3, 4 y 5 de la Resolución 22/2, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, ambas efectuadas en el marco del 39° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que tuvo lugar en la Ciudad de Montreal (Canadá) desde el 26 [27] de septiembre al 7 [6] de octubre del año en curso, donde participó el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de la República Bolivariana de Venezuela; reserva que se expone de la forma que a continuación se presenta.

La República Bolivariana de Venezuela, por medio de su modelo económico productivo ecosocialista, está comprometida en la protección del ambiente y se suma a la lucha mundial contra las amenazas del cambio climático, desarrollando acciones y programas contenidos en el Plan de la Patria, Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2013-2019, y fundados en los Derechos Ambientales consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, donde se establece que ‘es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro’.

Dentro de las medidas que se están implementando se encuentra la elaboración del Plan Nacional de Mitigación y el Plan Nacional de Adaptación ante los efectos del Cambio Climático, los cuales están dirigidos en parte, a reducir las emisiones de CO₂ en al menos un 20% para el año 2030. Entre las acciones desarrolladas se encuentran las siguientes: establecimiento y mantenimiento de bosques compensatorios dentro del sistema agroforestal, aprovechamiento del gas natural, implementación de empresas de reciclaje, eficiencia energética y uso racional de la energía, disminución en la necesidad de extracción de materia prima, procurando la disminución de emisiones asociadas a los procesos industriales, políticas educativas, participación comunitaria y formación socioambiental para afrontar las amenazas del cambio climático.

Dicho esto, se presenta la posición del Estado venezolano ante la cuestión 22: *Protección del medio ambiente - La aviación internacional y el cambio climático*, formulándose las reservas declaradas a los instrumentos arriba identificados, iniciando por la Resolución 22/1 contenida en la nota de estudio núm. A39-WP/461 *Proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 22* (Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas de mercado), correspondiente al Comité Ejecutivo (EX), de la forma que se presenta a continuación:

‘6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones.’

La República Bolivariana de Venezuela, como se expresó anteriormente, se caracteriza por mantener una gestión y política de protección ambiental diversificada, y se suma a la voluntad mundial de alcanzar estrategias de crecimiento de la aviación civil sin aumentar las emisiones de carbono, sin embargo, considera que el plazo establecido, a saber, cuatro (4) años, es insuficiente para el establecimiento de políticas sustentables e implementación de planes y estrategias acertadas y dirigidas a mitigar la emisión de CO₂ de forma exitosa, con miras a alcanzar la meta programada, a objeto de mantener al mismo nivel de emisiones mundiales netas de carbono en la industria aérea internacional.

Dicho esto, el Estado venezolano reitera el apego a los principios de la Convención de Cambio Climático, al mandato específico sobre la reducción de emisiones; el reconocimiento de la existencia de una diferenciación en las responsabilidades entre países desarrollados y países en desarrollo, con diferenciación de obligaciones en la limitación y reducción de emisiones; es importante considerar las repercusiones que las medidas basadas en el mercado (MBM) puedan acarrear a los países en desarrollo y su comercio; la meta global de reducción de emisiones o mantenimiento de los niveles para el 2020 no implica un desconocimiento del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Por estas razones, la República Bolivariana de Venezuela presenta su reserva al respecto.

Resolución 22/2. Reserva sobre la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (MBM)*, contenida en la nota de estudio núm. A39-WP/462, *Proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 22* (Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas de mercado), correspondiente al Comité Ejecutivo (EX), considerándose lo siguiente:

‘3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del plan mundial de MBM como complemento de un conjunto mas amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. Decide implementar un plan de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas.’

Las medidas basadas en el mercado (MBM) corresponden a mecanismos complementarios diseñados con el propósito de alcanzar la reducción fijada de emisiones y por tanto su aplicación en el sector de la aviación internacional es potestativa por los Estados. Estas medidas no son garantía de la sustentabilidad de la aviación civil internacional, solo incidirán en la generación de medidas sujetas a la volatilidad de las finanzas internacionales. La aplicación de las MBM, si bien tienen

originalmente un enfoque dirigido a limitar las emisiones, no se considera que la aplicación de estas disminuirá las emisiones de los Estados, sino por el contrario, se estaría legitimando la compra del derecho a contaminar la atmosfera, al permitirse esquemas de mercados internacionales de CO₂ en función de la capacidad económica de los Estados, resultando directamente afectado el planeta.

Por lo anterior, se rechaza la aplicación de estas medidas establecidas en el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), ya que este criterio de mercado desvirtúa el objeto e intención que se ha sostenido para evitar la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) a la atmosfera, producto de la aviación internacional, discrepando de esta forma con el compromiso y las políticas asumidas por el Estado venezolano y fijadas, como ya se explicó anteriormente, en el Plan de la Patria, Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2013-2019, que se encuentra enfocado en la preservación de nuestro planeta, por cuanto la contaminación representa una afectación irreparable a nivel mundial que requiere ser manejada por todos los Estados signatarios del Acuerdo de París, de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, de forma oportuna y responsable por lo que se exhorta a trabajar en medidas alternativas, donde se exprese la necesidad imperiosa de mitigar la contaminación a nivel mundial.

En este sentido, la República Bolivariana de Venezuela, reconociendo su compromiso y responsabilidad por preservar el planeta a futuras generaciones, apuesta por la aplicación de estrategias que hagan realizables los objetivos aspiracionales en aras de reducir las emisiones en el sector de la aviación internacional, basadas en la aplicación de medidas tecnológicas, mejoras en los combustibles, mejoras en el tránsito aéreo, infraestructura y combustibles complementarios que mejoran la calidad de estos, para conseguir de esta manera una reducción real del volumen de emisiones de GEI, evitando en un futuro cercano, las consecuencias irreparables producto del cambio climático.”

Palabras de agradecimiento

39. Tras afirmar que se trataba de un momento histórico para la OACI porque la adopción de la Resolución 22/2 sobre un plan mundial de MBM ejercería una enorme influencia en el sector de la aviación y las economías del mundo, el Delegado de España subrayó que esta acción de la Plenaria representaba un avance espectacular para la OACI en comparación con otras Asambleas. Por consiguiente, manifestó su agradecimiento, en primer lugar, al Consejo y su Presidente, y al Presidente de la Asamblea. El Delegado de España agradeció a continuación a todas las delegaciones la actitud constructiva y el espíritu de compromiso de que habían dado muestra durante los últimos días y meses. También expresó su aprecio por la valiosísima colaboración de la industria y de las organizaciones no gubernamentales (ONG) durante el proceso.

40. El Delegado de España señaló que su Estado estaba muy orgulloso de la labor que se había realizado para establecer un plan mundial de MBM y de la colaboración que había ofrecido a todas las delegaciones al respecto y recalcó que, aunque todos habían trabajado mucho durante los ocho años anteriores, eran muy conscientes de que aún quedaba mucho por hacer para aplicar el CORSIA durante los siguientes ocho o más años. Para destacar la importancia del camino que la Organización tenía aún por delante tras la adopción de la Resolución 22/2, citó los siguientes versos de un poema del poeta español del siglo XX Antonio Machado: “Caminante, no hay camino, se hace camino al andar”.

41. La Delegada del Brasil destacó que, desde el principio de las negociaciones en la OACI, su Estado se había esforzado por contribuir de manera constructiva en todas las

deliberaciones sobre la aplicación de un plan mundial de MBM con objeto de compensar las emisiones de la aviación civil internacional y ponerles freno. El Brasil era miembro del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y también había participado activamente en las reuniones del Grupo asesor sobre el medio ambiente del Consejo (EAG) que había tratado la cuestión de las emisiones durante los dos últimos años. Además, el Brasil había participado en las dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) de la OACI sobre las MBM. Cuando las negociaciones parecieron estancarse, el Brasil había propuesto los principios básicos de un enfoque basado en las rutas, que fue uno de los pilares del plan mundial de MBM aprobado.

42. La Delegada del Brasil señaló que, desde el primer día, su Estado había deseado impulsar la cuestión, se había implicado y había trabajado en aras de ese objetivo. Desde el principio, el Brasil no se había limitado a intentar favorecer una postura que beneficiara a los Estados en desarrollo única y exclusivamente. Por supuesto, estaba firmemente convencido de que las inquietudes de esos Estados deberían formar parte del acuerdo y era necesario que así fuera. Sin embargo, nunca había perdido de vista la necesidad de contar con un acuerdo que contemplara los intereses de todos los Estados. Como todos sabían, la aviación civil internacional era un sistema interdependiente en el cual el éxito de todos dependía enormemente de la fuerza de cada uno de los participantes. El Brasil creía esencial que el mecanismo para la compra de unidades de emisión en el plan mundial de MBM tuviera en cuenta los avances establecidos en la CMNUCC y en el Artículo 6 del Acuerdo de París, que pronto entraría en vigor. En ese sentido, el Brasil recibía con agrado la decisión de contemplar la cuestión de las unidades de emisión generadas en mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC, como el Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y el mecanismo de desarrollo sostenible, que deberían considerarse admisibles automáticamente para su uso en el plan mundial de MBM (CORSIA) (véase la cláusula dispositiva 21 de la Resolución 22/2 de la Asamblea).

43. En referencia al párrafo 2.9 de la nota WP/233 presentada por su Estado, la Delegada del Brasil volvió a recalcar que “toda transferencia de unidades [de emisión] de resultados de mitigación logrados en el Brasil estará sujeta al consentimiento previo y fundamentado del Gobierno Federal [del Brasil]”. El enfoque 100% sectorial era uno de los pilares de la propuesta original del Brasil para el enfoque basado en rutas. Se había presentado como medio para alcanzar la diferenciación sin caer en la trampa de la discriminación. Algunos Estados habían defendido la necesidad de que el plan cambiara en sus últimas etapas a una mayor participación individual. El Brasil todavía tenía dudas al respecto, pero estaba dispuesto a transigir y aceptar lo que se había convenido. Estaba firmemente convencido de que la cláusula relativa al examen periódico del CORSIA (cláusula dispositiva 18 de la Resolución 22/2 de la Asamblea) se debería utilizar efectivamente como herramienta para solucionar las distorsiones que pudieran ocurrir en el futuro, especialmente en lo relativo a los efectos de la distribución de las obligaciones de compensación para los mercados de más rápido crecimiento. El Brasil también consideraba que el cambio climático era una cuestión de gran importancia que era preciso abordar adecuadamente y que la mejor forma de hacerlo era mediante un único régimen mundial. Por último, dado que el Brasil consideraba que la OACI y su Consejo tendrían la capacidad y la sensibilidad necesarias para tener presentes las preocupaciones de todos los Estados en su labor futura, estaba dispuesto a apoyar el plan mundial de MBM y lo apoyaba plenamente.

44. Tras señalar que el Presidente de la Asamblea y el Presidente del Consejo habían mostrado una auténtica capacidad de liderazgo en ese proceso, la Delegada del Brasil les dio la enhorabuena y les expresó su agradecimiento. La OACI estaba dando un paso de gigante en ese día mediante el establecimiento del plan mundial de MBM (CORSIA) a fin de abordar las emisiones de carbono y la aviación civil internacional. El Brasil felicitó a la Organización por la labor realizada y se mostró dispuesto a contribuir al difícil trabajo que habría de realizarse en el futuro.

45. Hablando en nombre de la sociedad civil, el Observador de la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) reconoció la ocasión trascendental que acababa de presenciar y

felicitó a la OACI y a sus Estados miembros por todos los esfuerzos realizados a fin de alcanzar el plan mundial de MBM, así como por el espíritu de avenencia y la pasión que muchos habían demostrado al defender la necesidad de hacer frente al cambio climático y cumplir los objetivos más amplios del Acuerdo de París. Aunque la sociedad civil era consciente de que todavía quedaba mucho trabajo por hacer en la fase de aplicación del plan durante los decenios siguientes con objeto de que el sector de la aviación se ajustara a los objetivos del Acuerdo de París, reconocía que era el punto de partida de un importante proceso y que la OACI y sus Estados miembros habían aprovechado esa oportunidad. Aguardaba con interés la colaboración con la OACI en los años siguientes a fin de aplicar efectivamente ese plan mundial de MBM.

46. En nombre de las líneas aéreas del mundo, el Observador de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) aplaudió la histórica decisión adoptada por la Asamblea ese día de aplicar un plan mundial de MBM para la aviación internacional (CORSIA) y se felicitó por la valentía y el liderazgo mostrados por los Estados miembros de la OACI en el 39º período de sesiones de la Asamblea, afirmando su respeto. Recalcó que habían dado a la industria la herramienta final del conjunto de medidas comunes para ayudar a combatir el cambio climático: un plan mundial de MBM que se sumaba a los esfuerzos de la industria por desarrollar tecnología y mejorarla; desplegar combustibles alternativos sostenibles; aumentar la eficacia de las operaciones; y tener acceso a capacidad de infraestructura adecuada y eficiente. El Observador de la IATA subrayó que, al alcanzar ese trascendental acuerdo, los Estados miembros de la OACI habían demostrado claramente al mundo que la aviación civil era una industria en la vanguardia del cambio, que podría continuar brindando servicios de transporte aéreo en condiciones de seguridad operacional y de la aviación en todo el mundo y garantizando al mismo tiempo que lo hacía de manera sostenible, lo que le daría licencia para crecer en el futuro. Habían mostrado al mundo su liderazgo porque, por primera vez, todo un sector industrial había contraído un compromiso en firme de hacer frente al cambio climático. Tras su larga búsqueda de ese acuerdo, la industria aplaudía el liderazgo actual de los Estados miembros de la OACI.

47. El Observador de la IATA destacó que, después de la Asamblea, aún que daba mucho por hacer con objeto de: convenir en las modalidades de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos de las emisiones y aplicarlas de manera justa y transparente, reconociendo los numerosos esfuerzos de las líneas aéreas que ya habían tomado medidas firmes para mejorar la eficiencia en el uso del combustible; y convenir en criterios firmes para la admisibilidad de las unidades de emisión que se utilizarían en el CORSIA al tiempo que se garantizaba la existencia de un mercado suficiente para satisfacer las necesidades futuras de los operadores de aeronaves en materia de créditos de compensación a precios asequibles. Subrayó que, aunque no había tareas sencillas, la industria se había comprometido a trabajar codo con codo con la OACI, sus Estados miembros y la sociedad civil a fin de velar por la aplicación efectiva del CORSIA y brindar apoyo y creación de capacidad, según las necesidades, para ayudar a la OACI en sus loables esfuerzos encaminados a asegurar que ningún país se quedara atrás en ese proceso.

48. Para concluir, el Observador de la IATA manifestó su sincero agradecimiento al Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, y a su predecesor, Sr. Roberto Kobeh González, por su liderazgo incansable y su determinación de dirigir a todos hacia ese momento histórico. Los participantes se iban de Montreal al final de ese memorable 39º período de sesiones de la Asamblea con una sensación enorme de éxito y con un plan claro que permitiría a la industria seguir contribuyendo al desarrollo, la prosperidad y el bienestar del planeta mediante el crecimiento futuro del transporte aéreo de manera auténticamente sostenible. Dio las gracias al Presidente de la Asamblea por su dirección tan atenta de la Asamblea y a los Estados miembros por haber hecho realidad un momento tan histórico.

49. La Observadora de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) resaltó que la OACI, al adoptar ese día las dos importantes Resoluciones 22/1

y 22/2, relativas al cambio climático y al plan mundial de MBM, había demostrado claramente un modelo de cooperación internacional y liderazgo, y había enviado un mensaje muy alto y claro sobre la capacidad y la buena disposición de la aviación internacional para actuar en relación con el cambio climático. Tras señalar que la CMNUCC también tenía otras noticias fantásticas que compartir con la Asamblea, anunció que las condiciones para la entrada en vigor del Acuerdo de París se habían cumplido el día anterior, 5 de octubre de 2016. La herramienta de seguimiento de la Secretaría de la CMNUCC mostró que, en el día de la sesión en curso, las 74 Partes que habían ratificado, aceptado o aprobado el Acuerdo ya cubrían más del 55% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Ese porcentaje incluía a los emisores más grandes y más pequeños, a las naciones más ricas y las más vulnerables. La entrada en vigor del Acuerdo de París se produciría tan solo 30 días después (4 de noviembre de 2016), en los días previos al 22º período de sesiones de la Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP22) (Marrakech, Marruecos, 7 a 18 de noviembre de 2016).

50. La Observadora de la CMNUCC recordó que la Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC, Sra. Patricia Espinosa, que había acudido a la Asamblea de la OACI la semana anterior, había afirmado: “Este es un momento realmente histórico para la población de todo el mundo. Ya se han cumplido los dos umbrales clave necesarios para que el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático sea una realidad jurídica. La velocidad a la cual los países han hecho posible la entrada en vigor del Acuerdo de París no tiene precedentes en la experiencia reciente de los acuerdos internacionales y es una confirmación poderosa de la importancia que las naciones otorgan a la lucha contra el cambio climático y al aprovechamiento de la multitud de oportunidades inherentes al Acuerdo de París. Por encima de todo, su entrada en vigor es un buen presagio para la aplicación urgente y acelerada de la acción climática que ahora se necesita a fin de alcanzar un mundo mejor y más seguro, y de apoyar también la realización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. También renueva la urgencia de las numerosas cuestiones que están impulsando los Gobiernos para garantizar la aplicación íntegra del Acuerdo. Esto incluye elaborar una guía para la puesta en funcionamiento del Acuerdo y la manera en que la cooperación internacional y unos flujos de financiación mucho más cuantiosos pueden agilizar y ampliar la escala de los planes de acción nacionales relacionados con el cambio climático”.

51. La Observadora de la CMNUCC señaló que la entrada en vigor del Acuerdo de París el 4 de noviembre de 2016 desencadenaría diversas consecuencias importantes para el proceso de la CMNUCC, como la puesta en marcha del órgano rector del Acuerdo, denominado Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París (CMA). Dado que ya había comenzado oficialmente la cuenta atrás para la entrada en vigor, la CMA se celebraría en la siguiente reunión de la COP22. Las fechas precisas se anunciarían en los días siguientes. La Observadora de la CMNUCC recalcó que la entrada en vigor del Acuerdo de París subrayaba la importancia primordial de la labor que había realizado la OACI hasta entonces en relación con el cambio climático, y también sobre el camino a seguir, que ahora estaba trazado por las dos importantísimas Resoluciones 22/1 y 22/2, sobre el cambio climático y el plan mundial de MBM, que la Asamblea de la OACI había adoptado durante la sesión en curso. Expresó su gran interés por mostrar estos excelentes resultados de la Asamblea de la OACI en la COP22 en Marrakech (Marruecos).

52. El Presidente del Consejo recordó que, en el discurso inaugural que pronunció ante la Asamblea el jueves 27 de septiembre de 2016, había resaltado que la Asamblea en curso debía tomar decisiones atrevidas y subrayó que, al adoptar la Resolución 22/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* y la Resolución 22/2: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, la Plenaria había tomado esas decisiones atrevidas. Reiteró que se trataba de un momento realmente histórico.

53. El Presidente del Consejo aprovechó la oportunidad para agradecer a todos los Estados miembros de la OACI que hubieran trabajado sin descanso, durante los tres años anteriores,

para llegar a ese punto. También dio las gracias a los miembros de la industria aeronáutica y a la sociedad civil que habían participado activamente en el proceso. En particular, el Presidente del Consejo manifestó su aprecio a los miembros del Consejo y a los miembros del CAEP, así como a todos los demás que habían participado en el proceso, a saber: el presidente y los miembros del Grupo asesor sobre el medio ambiente del Consejo (EAG); el presidente y los miembros del Grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM (HLG-GMBM); los participantes de la Reunión de alto nivel sobre un plan mundial de MBM (HLM-GMBM); los participantes en la reunión del grupo oficioso de “Amigos del Presidente”; y todos los que habían asistido a las dos rondas de los GLAD sobre las MBM. Además, el Presidente del Consejo expresó agradecimiento a todos los Estados miembros que habían auspiciado consultas oficiosas bilaterales o multilaterales relacionadas con el plan mundial de MBM.

54. El Presidente del Consejo expresó asimismo su aprecio a los miembros de la Secretaría que habían trabajado ininterrumpidamente para que ese día fuera posible.

55. Por último, el Presidente del Consejo expresó su agradecimiento al Presidente de la Asamblea y a todos los cargos elegidos, a saber, los vicepresidentes de la Asamblea y los presidentes de las Comisiones, así como a los Presidentes y Secretarios Generales de los grupos regionales que habían participado en todas las negociaciones que habían tenido lugar durante la semana anterior.

56. Para concluir, el Presidente del Consejo recalcó que la OACI había demostrado, una vez más, que la aviación internacional siempre estaba dispuesta a trabajar cuando era necesario lograr resultados. La aviación civil internacional había sido el primer sector mundial en adoptar un plan mundial de MBM de ese tipo, y eso decía mucho del nivel de profesionalidad, así como del espíritu de consenso y compromiso que había sido característico de la OACI desde su establecimiento, 72 años antes. Tras afirmar que solo la aviación civil internacional y solo la OACI podrían haber tomado esa medida, el Presidente del Consejo subrayó que el mérito correspondía a los Estados miembros de la OACI y les dio las gracias por lo que la Asamblea había conseguido realizar ese día.

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

57. La Plenaria delegó en el Presidente la autoridad para aprobar, en nombre de la Asamblea, las actas del 39º período de sesiones de la Asamblea.

***Ceremonia de firma de los Protocolos de Enmienda del Convenio
sobre Aviación Civil Internacional relativos al Artículo 50 a) y al Artículo 56***

58. De conformidad con las Resoluciones 12/1 y 13/1, adoptadas por la Plenaria en su cuarta sesión (P/4) celebrada el 1 de octubre de 2016, los textos en seis idiomas de los Protocolos para la Enmienda del Artículo 50 a) y el Artículo 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relacionados, respectivamente, con el aumento del número de miembros del Consejo de 36 a 40 y el aumento del número de miembros de la Comisión de Aeronavegación (ANC) de 19 a 21, fueron firmados a continuación por el Presidente de la Asamblea y la Secretaria General. Se recordó que, en las Resoluciones 12/2 y 13/2, igualmente adoptadas en la cuarta sesión (P/4), la Asamblea había recomendado a todos los Estados contratantes que ratificaran urgentemente ambos Protocolos para que entraran en vigor lo antes posible.

Voto de agradecimiento***Discurso de clausura de la Secretaria General***

59. La Secretaria General subrayó que había sido para ella un gran honor actuar como la primera Secretaria General en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Tras observar que se había culminado un 30% más de trabajo que en cualquier período de sesiones anterior de este tipo, destacó que esa cifra no se podría haber logrado sin la determinación y la dedicación de todas las delegaciones.

60. A continuación, la Secretaria General manifestó su profundo agradecimiento al Presidente que había sido elegido para ese 39º período de sesiones de la Asamblea, Sr. Azharuddin Abdul Rahman (Malasia), y también a los vicepresidentes y a los presidentes de los Comités y las Comisiones, que habían brindado apoyo a la labor de la Asamblea. Además, dio las gracias a la Secretaría de la OACI, gran cantidad de cuyo personal había sacrificado noches y fines de semana, no solo durante las dos semanas anteriores, sino en el período previo a la reunión.

61. La Secretaria General observó que, como habían subrayado el Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, el Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Kim Moon, y otros muchos al principio del período de sesiones, el mundo había tenido los ojos puestos en la OACI durante los nueve días anteriores. El respaldo de la Asamblea al plan mundial de MBM en la aviación había respondido a sus expectativas con una primicia histórica, gracias a la cual el transporte aéreo era el primerísimo sector industrial importante que había adoptado medidas a nivel mundial en relación con las emisiones internacionales. Los participantes que comprendían claramente y apreciaban la función crítica de unos servicios aéreos seguros y fiables para el fomento de la paz mundial, la mejora de la capacidad económica y la prosperidad auténticamente sostenible para todos reconocerían que ese plan mundial de MBM era un avance equilibrado, pragmático y muy positivo. Serviría como nuevo instrumento importante para complementar los progresos en la reducción de las emisiones que ya se estaban logrando en el transporte aéreo mediante innovaciones tecnológicas, procedimientos modernizados y un uso siempre creciente de combustibles alternativos sostenibles en el marco del paquete de medidas de la aviación. La Secretaria General subrayó que los Gobiernos del mundo también habían aprovechado la Asamblea en curso para demostrar su enorme determinación en relación con el clima, hasta el punto de que más del 85% de las operaciones de aviación internacional quedarían cubiertas por el plan mundial de MBM desde sus primeras etapas, en 2021.

62. La Secretaria General puso de relieve que en la Asamblea en curso también se habían tratado otras muchas prioridades importantes de la protección ambiental y citó el reconocimiento de la elaboración por la OACI de la primera norma mundial de certificación de emisiones de CO₂ para aeronaves, así como la labor de la Organización, igual de vanguardista, sobre una nueva norma de emisiones de materia particulada no volátil (nvPM). Recalcó que, con el liderazgo de la Asamblea, la OACI proseguiría los trabajos relativos a una nueva norma sobre el ruido supersónico para las aeronaves del futuro, al tiempo que incrementaría los avances que se estaban logrando en todos los aspectos del ruido de las aeronaves gracias al Enfoque equilibrado de la OACI.

63. La Secretaria General citó como otro avance muy importante a raíz de la Asamblea en curso el respaldo de la elaboración por la OACI de un nuevo Plan mundial de seguridad de la aviación (GASeP). Hizo hincapié en que, ahora que evolucionaban constantemente las amenazas en tierra, en el aire y de ciberseguridad, entre otras, y al ser más importante que nunca la cooperación más estrecha entre los organismos locales, nacionales e internacionales para enfrentar mejor esos riesgos, era crucial que la Asamblea reconociera la importante responsabilidad de la OACI de aportar un liderazgo estratégico. Recalcó que se agradecía enormemente que la Asamblea siguiera refrendando la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (TRIP), con inclusión de los documentos de viaje, el Directorio de Claves Públicas (PKD) y las prioridades de asistencia y

creación de capacidad. Observó que la Asamblea también había apoyado el objetivo de la OACI de establecer la seguridad regional de la aviación y la planificación de la facilitación en beneficio del Oriente Medio, un logro similar al alcanzado en el marco del Plan AFI SECFAL.

64. Tras observar que la seguridad operacional, por supuesto, seguía siendo el aspecto más fundamental para la OACI y la aviación mundial, la Secretaria General subrayó que también se habían logrado algunos avances importantes en ese ámbito. Señaló que la revisión adoptada por la Asamblea del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) incluía una hoja de ruta que mejoraría más aún el enfoque de Gestión de la seguridad operacional de la OACI, tanto para los asociados gubernamentales como de la industria. La Secretaria General recalco que había asimismo una dirección clara para continuar dirigiendo un progreso cooperativo más específico en la seguridad operacional en el marco del Plan AFI de la OACI y que la aprobación por la Asamblea de la nueva estrategia de la OACI de preparación para emergencias ayudaría a la Organización a responder mejor en el momento más importante.

65. Con respecto a la planificación y los programas de la OACI en el ámbito de la navegación aérea, la Secretaria General subrayó que la aprobación por la Asamblea de las revisiones del Plan mundial de navegación aérea (GANP) permitirían a la Organización avanzar en los importantes ajustes de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Tras observar que la Asamblea también había encargado a la OACI que siguiera haciendo que los vuelos fueran más ecológicos y eficientes mediante la navegación basada en la performance (PBN) y había reconocido la importante necesidad de que la OACI organizara una 13ª Conferencia de Navegación Aérea en 2018, destacó que todas esas decisiones eran fundamentales para los desafíos permanentes de la OACI de abordar y gestionar de manera eficiente el crecimiento, significativo y en todo el sector, del tráfico y del número de pasajeros.

66. La Secretaria General puso de relieve que la Asamblea también había vuelto a confirmar su apoyo a la función de liderazgo de la OACI en la aplicación de políticas y programas en apoyo del desarrollo económico y sostenible. Además, se había reconocido la necesidad de un nuevo Plan mundial de transporte aéreo de la OACI, junto con la necesidad de que la OACI suscribiera acuerdos internacionales para la liberalización del acceso al mercado, la carga aérea, y la propiedad y el control de los transportistas aéreos. Asimismo, la Asamblea había apoyado el plan de acción de la OACI para adaptar y actualizar los pronósticos pertinentes con objeto de brindar mejor apoyo a la planificación del desarrollo de los recursos humanos, lo que aportaría un respaldo crucial para la siguiente generación de profesionales de la aviación. La Asamblea también había pedido a la OACI que empleara un método más exhaustivo para intercambiar datos con sus redes asociadas en apoyo de esos objetivos de planificación, entre otros, y que aumentara la sensibilización sobre los principios básicos de la OACI para la protección del consumidor.

67. La Secretaria General señaló que, aunque los mencionados apoyos firmes de los Estados miembros habían facilitado a la OACI una base muy sólida para avanzar en su labor, era necesario preguntarse también si la OACI estaba bien preparada para garantizar que podía hacerlo de manera eficiente y eficaz en función de los costos. Por suerte, gracias a la confirmación por la Asamblea del presupuesto de la Organización y su reconocimiento del nuevo plan de actividades, la Organización podía continuar el reajuste de los recursos y ser un organismo de las Naciones Unidas aún más pertinente. Subrayó que el plan de actividades de la OACI se actualizaría continuamente con arreglo al marco de gestión de la actuación, los indicadores clave de rendimiento (KPI) y el registro de riesgos. La Secretaria General destacó que, mediante ese enfoque basado en los riesgos, así como con otras transformaciones de la cultura institucional de la OACI basadas en el desempeño, la Organización estaría mejor equipada para promover los beneficios de la OACI y de la aviación, y para mejorar la coordinación y la rendición de cuentas en los proyectos de cooperación técnica. Observó que esas profundas transformaciones habían sido impulsadas enormemente por los compromisos y las

contribuciones del equipo de altos directivos de la OACI y beneficiarían enormemente la labor en curso de la Organización en relación con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

68. La Secretaria General hizo hincapié en que la OACI también podría hacer más con menos, en nombre de los Estados miembros, optimizando las Alianzas mundiales para el desarrollo de la aviación (GPAD) y ampliando sus esfuerzos en favor de la movilización de recursos para ejecutar programas no financiados y asistir a los Estados miembros facilitándoles acceso a financiación. Tras poner de relieve además que la decisión de la Asamblea de aumentar el número de Estados miembros representados en el Consejo de la OACI y en la Comisión de Aeronavegación (ANC) que le sirve de apoyo serviría de guía adicional a la Organización en los años siguientes, observó que con ello no solamente se incrementaría el número de diplomáticos y expertos técnicos que contribuían a esos estimados órganos, sino también la diversidad geográfica y cultural reflejada en sus decisiones.

69. La Secretaria General subrayó que la OACI tendría la enorme ayuda de la cooperación formalizada en las numerosas alianzas y los muchos memorandos de entendimiento nuevos que la Organización había suscrito paralelamente a la Asamblea, junto con los suscritos en el Segundo Foro Mundial de la OACI sobre Aviación (IWAF/2). Indicó que la OACI estaba realmente agradecida por el claro testimonio de la importancia de su función que representaban esas numerosas alianzas nuevas.

70. Para terminar, la Secretaria General reconoció que el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se había beneficiado de la participación de más de 2 200 delegados de 185 Estados miembros y 56 delegaciones de observadores: el mayor número jamás acogido por la Organización. Había sido muy alentador para el Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, y para la Secretaria General ver tan alto grado de interés de los Estados miembros y la industria por la labor de la OACI, con lo que reconocían y apoyaban su función de liderazgo en la aviación mundial.

71. Hasta que tuvieran la suerte de reunirse de nuevo, bien en Montreal o bien en sus respectivos Estados y regiones, la Secretaria General deseó a todos los participantes un buen viaje de regreso a casa y éxito permanente en todos los desafíos a los que hacían frente en apoyo de la notable red mundial de la aviación.

72. En nombre de todos los delegados presentes, el Delegado del Canadá manifestó su agradecimiento por la excelente labor de la Secretaría, tanto en el período previo a la Asamblea como durante su celebración. Todos sabían que la Secretaría había trabajado innumerables horas y lo apreciaban mucho, ya que todo ese trabajo había facilitado los satisfactorios resultados de la Asamblea, resumidos por la Secretaria General. Por tanto, el Delegado del Canadá expresó su sincero agradecimiento a la Secretaría.

73. La Secretaria General aprovechó la oportunidad para agradecer a su vez al Canadá, el Estado anfitrión, que facilitara el apoyo requerido y organizara las disposiciones necesarias que habían permitido el éxito de la Asamblea.

74. El Delegado de Francia, hablando también en nombre de todos los delegados, agradeció cálida y sinceramente al Presidente de la Asamblea la manera magistral en que había llevado a cabo su labor durante los nueve días precedentes. Todos apreciaban la forma tranquila, hábil y metódica en que había dirigido las reuniones a buen ritmo. Sin embargo, el Presidente no había dudado, con amabilidad y buen humor, en impulsar a los delegados a agilizar el ritmo de trabajo y centrarse en los aspectos esenciales durante sus intervenciones. Además, había asignado muy adecuadamente el tiempo necesario para llegar a avenencias. El Presidente había calculado el tiempo de manera admirable, permitiendo así que la Asamblea terminara ese día, antes de tiempo, habiendo alcanzado un éxito magnífico, así como otros muchísimos logros en los numerosos ámbitos que había abordado, como bien había resumido la Secretaria General.

75. El Delegado de Francia observó que, durante el período de sesiones de la Asamblea, el Presidente había mostrado sus grandes talentos diplomáticos y había hecho un uso productivo y pleno de su larga experiencia en la OACI. Su trabajo en equipo con el Presidente del Consejo le había ganado la admiración de todos.

76. Tras dar las gracias al Presidente del Consejo por su compromiso personal, día y noche durante los tres años anteriores, con el avance de las negociaciones sobre un plan mundial de MBM, el Delegado de Francia recalcó que todos los delegados estaban extremadamente agradecidos.

77. El Delegado de Francia subrayó que, en la historia de la aviación civil, ciertamente quedaría marcado ese día en que la Asamblea aprobó el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) y que los nombres del Presidente de la Asamblea y el Presidente del Consejo estarían para siempre asociados con ese éxito colectivo. Era un día trascendental para la OACI y un día trascendental para el planeta. El sector de la aviación podía estar legítimamente orgulloso de haber sido el primero en proveerse de un mecanismo de ese tipo para compensar el incremento de las emisiones de CO₂. Con la próxima entrada en vigor del Acuerdo de París, la Asamblea había logrado avances considerables en la semana anterior en la trayectoria hacia una mejor protección del planeta en beneficio de las generaciones futuras. El espíritu de París se había dejado notar sin duda en Montreal durante los nueve días anteriores.

78. El Delegado de Francia señaló que la aviación civil siempre había sido sinónimo de progreso y optimismo, además de poseer un espíritu de aventura y apertura a los demás. Tras afirmar que el Presidente de la Asamblea y el Presidente del Consejo eran la personalización de esos valores, que eran los de esa excelente Organización, hizo hincapié en que merecían el agradecimiento y el aplauso de todos los delegados.

79. Tras agradecer al Presidente de la Asamblea, al Presidente del Consejo y a la Secretaria General sus enormes esfuerzos, el Delegado de China les dio la enhorabuena por la conclusión satisfactoria de la Asamblea. Puso de relieve la valiosa contribución del Presidente del Consejo y mencionó la gran cantidad de tiempo y energía que este había dedicado a lograr un consenso sobre el plan mundial de MBM. En su calidad de Decano del Consejo, el Delegado de China aprovechó la oportunidad para dar las gracias también a todos los miembros del Consejo, incluidos los que habían dejado la Organización para asumir otras responsabilidades, por sus considerables esfuerzos a ese respecto. Recalcó que, bajo el liderazgo del Presidente del momento, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, y del Presidente anterior, Sr. Roberto Kobeh González, el Consejo y el conjunto de la Organización se habían esforzado enormemente por reducir las emisiones de la aviación, lo que debía recibir el reconocimiento de la Asamblea.

Discurso de clausura del Presidente de la Asamblea

80. Tras dar las gracias a los Delegados de Francia y China por sus amables palabras, el Presidente de la Asamblea afirmó que había sido un gran honor para él presidir el 39º período de sesiones de la Asamblea, además de una experiencia que apreciaría de por vida. Dijo que, la primera vez que se le acercó el Presidente del Consejo y le informó de que era uno de los candidatos para la presidencia de la Asamblea, su reacción había sido: “¿Qué? ¿Yo, Presidente?” y recordó que la primera vez que asistió a la Asamblea, en 2007 como Delegado de Malasia, había visto que la butaca del Presidente era demasiado grande para él, tanto literal como figurativamente. Sin embargo, cuando llegó a Montreal en agosto de 2016 para asistir a las reuniones del grupo oficioso de “Amigos del Presidente” y del Consejo, había recibido palabras de ánimo, que había agradecido. Mientras que algunos le habían deseado buena suerte, subrayando que sería un empeño difícil, otros habían destacado la necesidad de que asumiera la presidencia de la Asamblea por el bien de la industria de la aviación. Por tanto, había aceptado de buen grado la presentación de su candidatura por el Delegado de México para el puesto de Presidente, por el bien de la industria aeronáutica. Dio las gracias al

Ministro de Transporte de Malasia por haber dado su consentimiento y a los demás miembros de la Delegación de Malasia por haber comprendido la necesidad de que se distanciara de ellos al asumir la presidencia.

81. Tras señalar que cumplir la rutina diaria durante los nueve últimos días no había sido fácil, el Presidente de la Asamblea dijo que había empezado a trabajar a las 8 de la mañana cada día, reuniéndose con el Presidente del Consejo y su personal, que le proporcionaban todos los documentos de la Asamblea que tenía que tratar durante las sesiones diarias. Aunque el ritmo había sido alocado, la pila de documentos de la Asamblea había ido reduciéndose cada vez más gracias a que todos los delegados habían cooperado con él para culminar el examen de las cuestiones del orden del día.

82. El Presidente de la Asamblea expresó su agradecimiento al Coordinador de la Asamblea y el Consejo, Sr. Andrew Larcos, por sus esfuerzos y recordó que había visitado su oficina y se había reunido con el personal, cuyo trabajo en el tratamiento del gran volumen de notas e informes de la Asamblea era digno de aplauso. Igualmente manifestó su agradecimiento a los traductores e intérpretes por su trabajo y a todos los demás miembros de la Secretaría que habían brindado apoyo.

83. Además, el Presidente de la Asamblea agradeció al anterior Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González, y al anterior Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, el aliento, el ánimo, la sabiduría y los conocimientos que le habían transmitido cada vez que se habían reunido en las dos últimas semanas, que le habían permitido cumplir su función.

84. El Presidente de la Asamblea expresó asimismo su gratitud a los presidentes de las Comisiones, cuya capacidad sin igual de dirigir unas deliberaciones que implicaban gran diversidad de intereses y puntos de vista sobre cuestiones de importancia vital para la aviación civil internacional había hecho posible presentar a la Plenaria informes sustantivos y bien estructurados. Igualmente se sentía agradecido al Presidente del Consejo, la Secretaria General y el Secretario del Comité Ejecutivo por sus oportunos consejos y su generoso apoyo durante todas las actividades de la Asamblea. A ese respecto, el Presidente de la Asamblea señaló que nunca habían dudado en compartir sus conocimientos y su experiencia en las sesiones del Comité Ejecutivo y de la Plenaria, así como en otras reuniones, a fin de garantizar resultados positivos para la Asamblea. Destacó que había crecido una amistad entre ellos, al igual que con el anterior Presidente del Consejo y el anterior Secretario General, tras lo cual afirmó que, como se suele decir, “en la necesidad se conoce la amistad”.

85. A continuación, el Presidente de la Asamblea dio las gracias a la Directora adjunta de medio ambiente, Sra. Jane Hupe, y su personal por los enormes esfuerzos realizados en la elaboración del plan mundial de MBM.

86. El Presidente de la Asamblea señaló que todos los presentes habían desempeñado una función clave en la eficacia del proceso de adopción de decisiones de la Asamblea e indicó que esta era un ejemplo de diálogo y consenso entre los Estados miembros. Tras subrayar que no era fácil, indicó que, pese a que hubiera diferencias de opinión y aspectos en los que no se pudo llegar a un acuerdo, resultaba enriquecedor comprobar que los delegados podían sentarse ante una misma mesa y compartir sus puntos de vista. Encomió la manera abierta y profesional en que lo habían hecho y puso de relieve que en eso precisamente consistían los foros mundiales como la OACI. A continuación dio las gracias a los delegados, en los seis idiomas oficiales de la Organización, por su entusiasmo, comprensión y determinación por conseguir que el 39º período de sesiones de la Asamblea fuera uno de los más productivos e históricos.

87. Para concluir, el Presidente de la Asamblea agradeció al Gobierno del Canadá, a la provincia de Quebec y a la ciudad de Montreal el apoyo y la hospitalidad que habían demostrado durante la Asamblea y a lo largo de los años.

88. El Presidente de la Asamblea declaró seguidamente clausurado el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Se levantó la sesión a las 1230 horas.

— FIN —

ISBN 978-92-9258-217-3



9

789292

582173