



## **REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO**

**Montreal, 11 – 13 de mayo de 2016**

**Cuestión 1 del orden del día: Examen del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional**

**Cuestión 2 del orden del día: Recomendaciones al 208º período de sesiones del Consejo**

### **NOVEDADES RELATIVAS A LA ELABORACIÓN DE UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO DESDE EL 38º PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI**

(Presentado por la Secretaría)

#### **RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta la labor realizada por la Organización a fin de preparar un plan de medidas basada en el mercado (MBM) para la aviación internacional y responder así a la petición realizada por el 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013. El Consejo de la OACI, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y el Grupo de Alto Nivel sobre un plan mundial MBM (HLM-GMBM), han realizado notables esfuerzos y han contado con la contribución técnica del Comité sobre la protección del medio ambiente y la Aviación (CAEP).

Además, en abril de 2015 y en marzo-abril de 2016 se celebraron dos rondas del Diálogo Mundial de la Aviación (GLAD) sobre MBM, incluyendo a todas las Regiones de la OACI, con el objetivo de proporcionar información sobre las labores pertinentes de la OACI y familiarizar a los participantes con el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional. Los resultados de las dos rondas GLAD se resumen en el documento HLM-GMBM-WP3.

Sobre la base de los progresos realizados por la Organización desde el 38º periodo de sesiones, el Consejo decidió en abril de 2016 someter el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea a la consideración del HLM-GMBM (véase el Apéndice).

Se pide al HLM- GMBM la actuación que figura en el epígrafe 5 de la presente nota de estudio.

Doc 10022, *Resoluciones vigentes de la Asamblea (4 de octubre de 2013)*  
Todo el material de apoyo estará disponible en el sitio web del HLM-GMBM:  
<http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en 2013, decidió en virtud de la Resolución A38-18 (párrafos 18 y 19), “elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional y *pidió* al Consejo, con el apoyo de los Estados miembros, que:

- a) finalice los trabajos sobre los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como sobre su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;
- b) organice seminarios y talleres sobre un plan mundial para la aviación internacional en los que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros así como las organizaciones pertinentes;
- c) identifique los principales asuntos y problemas, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde adecuadamente junto a los elementos clave del diseño, incluida la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los epígrafes 20 a 24 de esta nota de estudio, y los mecanismos para la ejecución del plan a partir de 2020 como parte un conjunto de medidas que también incluyan tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y
- d) comunique los resultados de las labores relacionadas en los incisos a), b) y c), con miras a tomar una decisión en el 39° período de sesiones de la Asamblea.“.

## 2. GRUPO ASESOR SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

2.1 De conformidad con el 38° periodo de sesiones de la Asamblea, el Consejo de la OACI creó el Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) compuesto por 17 miembros del Consejo y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para supervisar toda la labor relacionada con el desarrollo de un plan mundial de MBM, contando para ello con el apoyo técnico del CAEP. El EAG ha celebrado 15 reuniones desde marzo de 2014 a enero de 2016.

2.2 El EAG progresó inicialmente en su tarea mediante un enfoque consistente en elaborar una propuesta básica preliminar de plan mundial de MBM al objeto de fomentar el debate y analizar las ventajas e inconvenientes de los elementos de diseño considerados, permitiendo así la introducción de mejoras en la propuesta preliminar.

2.3 El conjunto inicial de análisis técnicos sobre la propuesta preliminar solicitados por el EAG y el Consejo, incluía la evaluación de: volúmenes de emisiones futuras de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y efectos del costo total del crecimiento neutro de carbono a partir del año 2020; impacto en términos de costos de utilizar combinaciones del factor de crecimiento individual de las emisiones de los explotadores y del factor de crecimiento medio del sector de la aviación internacional para la distribución de los requisitos de compensación; ajustes de los requisitos de compensación para tener en cuenta los casos de explotadores con un crecimiento rápido, explotadores que adopten medidas con prontitud y nuevos explotadores; y, finalmente, exenciones técnicas y exenciones de rutas a/desde Estados con bajas

emisiones. El CAEP finalizó los análisis iniciales y presentó los resultados en la reunión EAG/7 celebrada en octubre de 2014.

2.4 A finales de 2014 se solicitaron análisis adicionales sobre la evaluación de diversos enfoques para la distribución de los requisitos de compensación, incluyendo lo siguiente:

- a) refinamiento de los análisis técnicos presentados a la reunión del EAG/7, incluida la utilización de factores de crecimiento variables (dinámicos) en el tiempo;
- b) análisis de un enfoque basado en rutas, incluida la definición de rutas, utilizando distintos criterios, así como métricas para la categorización de rutas;
- c) análisis de un enfoque acumulativo basado en emisiones históricas; y
- d) comparación de varios enfoques de distribución de requisitos de compensación.

2.5 El CAEP finalizó los análisis adicionales y presentó los resultados de todos los análisis técnicos en la reunión del EAG/7 de enero de 2016.

2.6 Además, el EAG ha sido informado con frecuencia de la labor del CAEP sobre la elaboración de recomendaciones relativas a los elementos técnicos de diseño de un plan mundial de MBM, a saber: vigilancia, notificación y verificación (MRV); criterios de unidades de emisiones (EUC); y registros. La reunión del CAEP/10 de febrero de 2016 aceptó las recomendaciones, tal como habían sido presentadas a la reunión, para su utilización como base del trabajo futuro del CAEP y sujetas a decisiones posteriores sobre un plan mundial de MBM del Consejo y del 39º periodo de sesiones de la Asamblea.

### **3. DIÁLOGOS DE LA AVIACIÓN MUNDIAL**

3.1 En respuesta a la petición de la Asamblea de organizar seminarios y talleres sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional (A38-18, párrafo 19 b)), la OACI organizó en abril de 2015 y en marzo-abril de 2016 dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) sobre medidas basadas en el mercado, abarcando todas las regiones de la OACI. El objetivo de los GLAD era: intercambiar información sobre las MBM y su función en el conjunto de medidas necesarias para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional; proporcionar información actualizada sobre la labor de la OACI de cara a elaborar un plan mundial de MBM; familiarizar a los participantes con el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea propuesto; recibir información sobre este asunto de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes; y servir de preparación de la Reunión de alto nivel sobre la plan mundial de MBM, y subsiguientemente del 39º periodo de sesiones de la Asamblea.

3.2 Los resultados de las dos rondas de diálogos (GLAD) se resumen en el documento HLM-GMBM-WP/3.

### **4. GRUPO DE ALTO NIVEL Y PROYECTO DE TEXTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 La reunión del EAG/15 celebrada en enero de 2015 analizó un proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM elaborado teniendo en cuenta los avances logrados y los puntos de vista expresados durante los debates previos del EAG.

4.2 La reunión del EAG/15 recomendó, y el Consejo respaldó, establecer un Grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM con el propósito de facilitar la convergencia de puntos de vista y finalizar el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial MBM, que debería ser sometido al Consejo posteriormente. EL HLG-GMBM quedó constituido por representantes de alto nivel de la aviación y/o transporte de 18 Estados Miembros del Consejo, teniendo en cuenta criterios de representación geográfica.

4.3 El HLG-GMBM se reunió dos veces (24 y 25 de febrero y 13-15 de abril de 2016) para examinar el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea y avanzar en la mejora y clarificación de diversas disposiciones incluidas en el mismo.

4.4 Sobre la base de las opiniones expresadas durante la primera reunión del HLG-GMBM en relación con la necesidad de tiempo adicional para consultas bilaterales y multilaterales entre los miembros, la segunda reunión dedicó parte de su tiempo a una serie de reuniones consultivas informales organizadas en pequeños grupos a fin de posibilitar la convergencia de los distintos puntos de vista existentes sobre algunos asuntos específicos: medios para la diferenciación/no discriminación; integridad medioambiental y cobertura de las emisiones; y distribución de las obligaciones, que se abordan en los párrafos 7, 8, 9 y 12 del proyecto de texto.

4.5 Como resultado de las consultas en pequeños grupos de trabajo, se presentaron los siguientes puntos de vista, ideas y clarificaciones sobre los textos:

a) Párrafo 7 (ejecución en fases):

- 1) Algunos miembros aceptaron el texto tal como se había presentado;
- 2) Mejora del texto del párrafo 7 en lo relativo a la selección de criterios de la forma siguiente:
  - a. RTKs - hubo un amplio apoyo a la utilización de la tonelada-kilómetro de pago (RTK) como uno de los criterios, si bien algunos miembros mostraron su preferencia por utilizar exclusivamente las RTK;
  - b. PIB per cápita - algunos miembros expresaron su preocupación por la utilización del “producto interior bruto” per cápita y propusieron otros posibles indicadores en combinación con los RTK, incluyendo las escalas de cuota de la OACI y el índice de las Naciones Unidas; y
  - c. Otros miembros se mostraron a favor de sustituir los criterios por una clasificación de países desarrollados y países en desarrollo;
- 3) Algunos miembros sugirieron un enfoque consistente en incluir inicialmente a todos los Estados con la posibilidad de exclusión voluntaria del plan;
- 4) Algunos miembros apoyaron la idea de reforzar la llamada a la participación voluntaria incluida en párrafo 7d) del proyecto de texto; y
- 5) Un grupo reducido de miembros sugirió un enfoque basado en contribuciones decididas a nivel nacional;

b) Párrafo 8 (exenciones en base a rutas):

- 1) Se sugirió un texto alternativo de clarificación (como se refleja en el párrafo 8 del Apéndice);
  - 2) Hubo una petición de aclaración adicional sobre qué vuelos deben incluirse/excluirse en el subpárrafo 8b);
  - 3) Algunos miembros propusieron la integración de los párrafos 7 y 8, y establecer una ejecución por fases con el enfoque basado en rutas; y
  - 4) Un miembro propuso suprimir todo el párrafo, o redactarlo de nuevo, para hacerlo consistente con los párrafos 7 y 9;
- c) Párrafo 9 (distribución de los requisitos de compensación):
- 1) Se propuso un texto alternativo para clarificar la fórmula (párrafo 9 del Apéndice):
  - 2) Algunos miembros sugirieron como línea de base del plan utilizar la media de las emisiones de los tres años alrededor de 2020, en lugar de las emisiones de 2020, sin que ello conlleve un retraso en su aplicación;
  - 3) Algunos miembros aceptaron el enfoque 100% sectorial, a la vez que otros propusieron un enfoque más dinámico, comenzando por el enfoque 100% sectorial pero con una aplicación progresivamente creciente de tasas individuales;
  - 4) Algunos miembros señalaron la importancia de alinear los plazos temporales de aplicación del enfoque dinámico con los plazos de la ejecución por fases; y
  - 5) Un miembro sugirió un porcentaje más elevado de la cantidad a compensar para explotadores de aeronaves de países desarrollados;
- d) Párrafo 12 (no redistribución de emisiones exentas): si bien existía un amplio consenso sobre este párrafo, algunos miembros reconocieron que está vinculado con y depende de decisiones incluidas en los párrafos 7,8 y 9;
- e) Nuevo párrafo: algunos miembros propusieron un nuevo párrafo para evitar la contabilización por duplicado de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en iniciativas distintas al GMBM de la OACI, de la manera siguiente:
- “X. Confirma que los Estados no incluyan la aviación internacional en sus MBM nacionales o regionales para evitar la doble contabilización de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional en iniciativas distintas a COSIA;”*
- f) Se sugirió señalar específicamente todas aquellas disposiciones del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea que respaldan la diferenciación (tal como se señala los párrafos 6, 7, 8, 9, 10, 12,18 y 19 del Apéndice); y
  - g) Algunos miembros sugirieron consolidar las disposiciones relativas a la creación de capacidad (véase el párrafo 18 del Apéndice).

4.6 Algunos miembros del HLG-GMBM expresaron puntos de vista sobre párrafos del proyecto de texto distintos a los referidos en el epígrafe 4.5 anterior; no obstante debido a limitaciones de tiempo, el grupo no pudo debatir dichos puntos de vista.

4.7 El HLG-GMBM reconoció que los párrafos 7,8 y 9 del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea seguía siendo el componente más crucial sobre el que siguen existiendo puntos de vista divergentes, por lo que se exhortó encarecidamente a todos los Estados que continuaran las consultas bilaterales y multilaterales con otros Estados para aunar posiciones y elaborar un texto de compromiso para su presentación al Consejo y a la reunión de Alto Nivel.

4.8 En su reunión de 20 de abril de 2016, el Consejo tomó nota de los avances del HLG-GMBM en relación con la clarificación del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, tal como se describe en el epígrafe 4.5 anterior, y decidió que el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea incluido en el Apéndice sea sometido para su consideración a la reunión de Alto Nivel.

4.9 El Consejo también tomó nota de los puntos de vista expresados sobre otros párrafos del proyecto de texto distintos a los mencionados en el epígrafe 4.5 anterior, como por ejemplo, reflejar en el preámbulo los esfuerzos realizados en relación con las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional; la necesidad de hacer más hincapié en los avances logrados y la prioridad de otros elementos técnicos del conjunto de medidas, así como del papel complementario del plan mundial de MBM como solución temporal para limitar las emisiones y lograr un crecimiento neutro de carbono a partir del año 2020, reforzando y clarificando aún más los párrafos 1 a 3 del proyecto de texto; el establecimiento de un umbral específico de salvaguardas relativas a los costos incluidas en el párrafo 15 del proyecto de texto y la necesidad de reconocer el trabajo actual y futuro para la implantación de los mecanismos de aplicación recogidos en el párrafo 17, así como la conveniencia de hacer más hincapié en cómo un plan mundial de MBM permitirá reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, más que en su dimensión económica.

4.10 El Consejo también solicitó a la Secretaría recopilar todo el material de apoyo para los participantes en la reunión de alto nivel, como gráficos, explicaciones ilustrativas y ejemplos del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, así como datos pertinentes de clarificación y de ayuda para una mejor comprensión del proyecto de texto; resúmenes de diversos análisis técnicos para un plan mundial de MBM realizados por el CAEP; y antecedentes de los avances realizados en relación con todos los elementos del conjunto de medidas. Este material debe estar disponible en el sitio web de la reunión de Alto Nivel antes de su sesión de apertura.

## 5. ACTUACIÓN DEL HLM-GMBM

5.1 Se invita al HLM-GMBM a que:

- a) tome nota de la información de esta nota de estudio;
- b) examine el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM que figura en el Apéndice, e introduzca las mejoras que estime oportunas y someta sus recomendaciones al 208º periodo de sesiones del Consejo.

— — — — —

## APÉNDICE

**Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM)**  
*(Versión de 30 de abril de 2016, para su presentación a la Reunión de alto nivel sobre GMBM de 11-13 de mayo de 2016)*

*Considerando* que la Asamblea, en su Resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea; *{texto existente en el párrafo 18 de A38-18}*

*Recordando* la Resolución A38-18 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que, con el apoyo de los Estados Miembros, finalizara la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones medioambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), incluida su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC; *{texto existente en A38-18, párrafo 19a }*

*Recordando también* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pidió al Consejo que, con el apoyo de los Estados Miembros, identifique cuestiones y problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; *{texto existente en A38-18, párrafo 19c}*

*Reconociendo* el importante volumen de trabajo realizado por el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para elaborar una recomendación sobre un plan GMBM y sus elementos de diseño y mecanismos de ejecución, incluidos el análisis de distintos enfoques sobre la distribución de las obligaciones; *{Texto nuevo para reflejar el trabajo realizado desde A38}*

*Recordando también* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pidió al Consejo que, con el apoyo de los Estados Miembros, organice seminarios y talleres sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional en el que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes; *{texto existente en A38-18, párrafo 19b}*

*Reconociendo* la celebración en 2015 y 2016 de dos rondas de seminarios del Diálogo de la aviación mundial convocados para todas las regiones; *{texto nuevo para reflejar el trabajo desde A38}*

*Tomando nota* de que la industria de la aviación apoya un plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida rentable para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales; *{texto existente en el preámbulo de A38-18}*

*Reconociendo* que las MBM no deben presentar duplicaciones y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deben compensarse una sola vez; *{basado en texto de A38-18, párrafo f del Anexo}*

*Destacando* que la decisión del 38º periodo de sesiones de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM de la aviación internacional refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de disponer de un mosaico de MBM estatales y regionales; ***{Refleja los motivos de una solución mundial en comparación con un mosaico de MBMs}***

*Reconociendo* los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y el hecho de que los países desarrollados tomarán la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto; ***{texto existente en el preámbulo de A38-18}***

*Reconociendo también* los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago; ***{texto existente en el preámbulo de A38-18}***

*Considerando* que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el mecanismo para un desarrollo limpio, MDL) que podrían ser beneficios para los proyectos en los que participen Estados en desarrollo; ***{texto existente en el preámbulo de A38-18}***

*Considerando* que el Acuerdo de París de la COP 21 de la CMNUCC proporciona un nuevo mecanismo de mercado destinado a contribuir a la mitigación de la emisión de GEI para un desarrollo sostenible que sería beneficioso para los proyectos en los que participen Estados en desarrollo; ***{texto nuevo para reflejar el Acuerdo de París}***

*Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la OACI en relación con el desarrollo de metodologías basadas en el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) para la aviación; ***{texto nuevo sobre metodologías MDL}***

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* los avances logrados en relación con todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles alternativos sostenibles y un plan GMBM así como cualesquiera otras medidas, y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles que ofrezcan beneficios medioambientales en el sector de la aviación; ***{Conjunto de medidas y preferencia por medidas distintas a MBM }***

2. *Reconoce también* que, a pesar este avance, los beneficios medioambientales de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles pueden no producir reducciones suficientes de las emisiones de CO<sub>2</sub> para afrontar el crecimiento del tránsito aéreo internacional y lograr la meta a la que se aspira a nivel global de mantener las emisiones mundiales netas de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional desde 2020 al mismo nivel; ***{Reconocimiento de no poder lograr CNG 2020 mediante medidas distintas a las MBM}***

3. *Destaca* la función complementaria de un plan GMBM respecto a otros elementos de un conjunto de medidas, como solución temporal para la reducción de las emisiones a fin de lograr la meta mundial a la que se aspira sin imponer una carga financiera inadecuada a la aviación internacional; ***{Función complementaria del GMBM para lograr CNG 2020}***

4. *Decide* ejecutar un plan GMBM en forma de Plan de Compensación del Carbono para la Aviación Internacional (COSIA) con el objetivo de afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional (es decir vuelos que salen de un país y llegan a un país diferente) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta circunstancias especiales y las respectivas capacidades; ***{GMBM es un Plan de Compensación del Carbono para la Aviación Internacional (COSIA)}***

5. *Pide* al Consejo que continúe asegurando que los Estados miembros realizan todos sus esfuerzos en pos de nuevos avances en tecnologías de la aviación, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles y que así lo reflejan en sus planes de acción para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, y que continúe supervisando el avance en la ejecución de las medidas; ***{Avances adicionales en medidas distintas a la MBM}***

6. *Reconoce* las especiales circunstancias y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, los niveles de desarrollo y las contribuciones a las emisiones de la aviación internacional, evitando a la vez la distorsión del mercado; ***{Reconocimiento de las circunstancias especiales de alguno Estados} – Respaldo a la diferenciación***

7. *Decide* aplicar una ejecución por fases de COSIA para tener en cuenta circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente: ***{Ejecución en fases} – Respaldo a la diferenciación***

a) Primera fase de ejecución aplicable desde 2021 a los Estados siguientes:

- 1) Estados que en el año 2018 estén clasificados como Estados de ingresos altos en términos del producto interior bruto per cápita (según el cálculo y la publicación del Banco Mundial); o
- 2) Estados que en el año 2018 tengan individualmente una cuota de actividad de la aviación civil internacional, medida en tonelada-kilómetro de pago (RTK), superior al 1 por ciento de las RTK totales, o cuya cuota conjunta acumulada ordenada de mayor a la menor cantidad de RTKs alcance el 80 por ciento del total de RTKs;

b) Segunda fase de ejecución aplicable desde 2026 a los Estados adicionales siguientes:

- 1) Estados que en el año 2018 estén clasificados como Estados de ingresos medios y altos en términos del PIB per cápita (según el cálculo y la publicación del Banco Mundial); o
- 2) Estados que en el año 2018 tengan individualmente una cuota de actividad de la aviación civil internacional, medida en tonelada-kilómetro de pago (RTK), superior al 0,5 por ciento de las RTK totales, o cuya cuota conjunta acumulada ordenada de la mayor a la menor cantidad de RTKs alcance el 95 por ciento del total de RTKs

- c) COSIA no se aplica a Estados clasificados como países menos adelantados (PMA), pequeños estados insulares en desarrollo (PEID) o países en desarrollo sin litoral (PDSL), exceptuando los Estados que satisfacen los criterios 1) y 2) de los incisos a) y b) anteriores; ***{Exenciones aplicables a los PMA, PEID y PDSL}***
- d) no obstante, se alienta a los Estados no incluidos en las disposiciones de los incisos a) o b) anteriores, a decidir voluntariamente participar en el plan, en particular aquellos Estados que sean miembros de una organización regional de integración económica; ***{Participación voluntaria}***
8. *Decide* que, a fin de evitar una distorsión de mercado, COSIA debe aplicarse a todos los explotadores de aeronaves en las mismas rutas entre dos Estados de la forma siguiente:
- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre Estados incluidos en COSIA en virtud del párrafo 7 anterior, están afectados por los requisitos de compensación de COSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en COSIA y otro Estado no incluido en COSIA en virtud del párrafo 7 anterior, están eximidos de los requisitos de compensación de COSIA, a la vez que están obligados a cumplir los requisitos de información simplificada; y- **Respaldo a la diferenciación**
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en COSIA en virtud del párrafo 7 anterior, están exentos de los requisitos de compensación de COSIA, a la vez que están obligados a cumplir los requisitos de información simplificada; ***{Evitar distorsión de mercado}*** – **Respaldo a la diferenciación**
9. *Decide* que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que debe compensar anualmente un explotador de aeronaves a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:
- a) *cantidad a compensar = emisiones de un explotador incluidas en COSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año;*
- b) *siendo el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en COSIA en un año dado – emisiones totales incluidas en COSIA a los niveles de 2020) / emisiones totales incluidas en COSIA en ese año; y*
- c) *las emisiones totales incluidas en COSIA en un año dado no incluyen las emisiones exentas del plan en ese año; {Distribución con una tasa 100% sectorial, sin ajustes debidos a crecimientos rápidos o por primeros adoptadores} – **Respaldo a la diferenciación***
10. *Decide* que un nuevo explotador<sup>1</sup> esté exento de la aplicación de COSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 por ciento del total de las emisiones en el año 2020, lo que ocurra antes. A partir del año siguiente, el nuevo explotador queda incluido en el plan y se trata de la misma forma que el resto de explotadores. ***{Nuevos explotadores}*** – **Respaldo a la diferenciación**
11. *Decide* que, sin perjuicio de las disposiciones anteriores, COSIA no es aplicable a niveles bajos de actividad de aviación civil al objeto de evitar costes administrativos excesivos: a explotadores de aeronaves cuya actividad de aviación internacional genera anualmente menos de 10.000 toneladas

<sup>1</sup> Se define un nuevo explotador como aquel explotador de aeronaves que comienza una actividad de aviación que está dentro del alcance del plan a la fecha o después de la fecha de entrada en vigor del mismo, y cuya actividad no es en todo o parte continuación de una actividad de aviación previamente realizada por otro explotador de aeronaves.

métricas de emisiones de CO<sub>2</sub>; a aeronaves con menos de 5700 kg de masa máxima de despegue (MTOM); o en el caso de operaciones humanitarias, médicas y de operaciones de extinción incendios; ***{Exenciones técnicas}***

12. *Decide* que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la ejecución por fases y de las exenciones, no se asignen como requisitos de compensación de ningún explotador incluido en el plan; ***{No redistribución de las emisiones exentas}*** – ***{Respaldo a la diferenciación}***

13. *Toma nota* del trabajo del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, sobre el sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV), los criterios relativos a las unidades de emisiones que pueden adquirir los explotadores de aeronaves y los registros en el marco de COSIA, y *pide* al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, finalice su trabajo de forma que COSIA pueda aplicarse plenamente desde 2020; ***{MRV, EUC, Registros - recomendaciones del CAEP}***

14. *Decide* establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aeronaves concilien sus requisitos de compensación del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a una única autoridad Estatal; ***{Ciclo de cumplimiento}***

15. *Decide* que es necesario incluir salvaguardas en COSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y que eviten cargas financieras inadecuadas sobre la aviación internacional debidas a un fallo de mercado, tales como un precio excesivo de las unidades de emisión o restricciones de acceso al mercado del carbono, de forma que en tales circunstancias el Consejo deberá intervenir para el examen de COSIA y analizar posibles formas de tratar esos asuntos; ***{Salvaguarda en relación con los costos}***

16. *Decide* que los elementos de diseño COSIA se apliquen hasta el final de 2035, realizándose un análisis cada tres años a partir de 2022 que incluso pueda establecer la necesidad de suspender el plan si se hubieran logrado los objetivos mundiales mediante medidas distintas a la MBM y si los costos del plan pudieran afectar al desarrollo sostenible de la industria de la aviación, y que a finales de 2032 se examine cualquier ampliación del plan más allá de 2035; ***{Duración y revisión}***

17. *Pide* que, a fin de establecer los mecanismos necesarios para la ejecución de COSIA desde 2020, se adopten las medidas siguientes:

En relación con la implantación del sistema MRV,

- a) que el Consejo elabore, con la contribución técnica del CAEP, las SARPS y el material de orientación conexo para la implantación del sistema MRV en el marco de COSIA, con vistas a su adopción por el Consejo en junio de 2017; ***{Elaboración de normas del MRV}***
- b) que todos los Estados miembros cuyos explotadores de aeronaves realicen vuelos internacionales hayan hecho todos los arreglos necesarios para la implantación del sistema el 1 de enero de 2018 de conformidad con las SARPS de MRV; ***{Normas de implantación del MRV}***

En relación con los criterios de unidades de emisión (EUC),

- c) que el Consejo elabore, con la contribución técnica del CAEP, el material de orientación necesario sobre los criterios de unidades de emisión (EUC) para que los explotadores de aeronaves puedan adquirir las unidades de emisión adecuadas en el marco del Plan, con vistas a su adopción por el Consejo en 2018; ***{Elaboración de orientaciones sobre los EUC}***

- d) que el Consejo establezca, con la contribución técnica del CAEP, un órgano asesor técnico permanente sobre los criterios de unidades de emisión (EUC) para apoyar la aplicación de los EUC por los Estados miembros; ***{Programas elegibles}***

En relación con el establecimiento de registros,

- e) que el Consejo elabore, con la contribución técnica del CAEP, el material de orientación necesario para el establecimiento de registros en el marco del Plan, con vistas a su adopción por el Consejo en 2018; ***{Elaboración de orientaciones sobre los registros}***
- f) que el Consejo establezca un registro central consolidado bajo los auspicios de la OACI cuya puesta en funcionamiento no sea posterior al 1 de enero de 2021; ***{Establecimiento de un registro central}***
- g) que los Estados miembros incluidos en la primera fase de ejecución del plan tomen las medidas necesarias para establecer sus propios registros o bien registros de grupo establecidos por grupos de Estados de conformidad con las orientaciones de la OACI, y que su puesta en funcionamiento no sea posterior al 1 de enero de 2021; ***{Establecimiento del registro por los Estados de la 1ª fase}***
- h) que los Estados miembros incluidos en la segunda fase de ejecución del plan tomen las medidas necesarias para establecer sus propios registros o bien registros de grupo establecidos por grupos de Estados de conformidad con las orientaciones de la OACI, y que su puesta en funcionamiento no sea posterior al 1 de enero de 2026; ***{Establecimiento del registro por los Estados de la 2ª fase}***

En relación con la gobernanza del COSIA,

- i) que el Consejo supervise el funcionamiento de COSIA, con el apoyo del órgano asesor técnico permanente y del CAEP, según convenga, incluido el examen de los elementos del diseño del plan; ***{Gobernanza}***

En relación con el marco reglamentario,

- j) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de marcos reglamentarios nacionales que permitan el cumplimiento y la aplicación del plan en 2020. ***{Marco reglamentario}***

18. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de proporcionar capacitación y asistencia y facilitar la constitución de asociaciones para la ejecución de COSIA a partir de 2020, incluyendo lo siguiente: – **Respaldo a la diferenciación**

En relación con la implantación del sistema MRV,

- a) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la prestación de creación de capacidad y de asistencia de forma que los Estados miembros preparen y ejecuten planes de acción, e implanten el sistema MRV desde el 1 de enero de 2018, incluida la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y para prestar apoyo financiero cuando sea necesario; ***{Creación de capacidad sobre MRV}***

- b) que los Estados miembros creen asociaciones entre ellos para colaborar en la implantación del sistema MRV; *{Asociaciones sobre MRV}*

En relación con el establecimiento de registros,

- c) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la prestación de creación de capacidad y de asistencia de forma que los Estados miembros preparen y ejecuten planes de acción, y establezcan los registros, incluida la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y para prestar apoyo financiero cuando sea necesario; *{Creación de capacidad sobre el registro}*
- d) que los Estados miembros creen asociaciones entre ellos para colaborar en el establecimiento de sus propios registros o de registros de grupo para grupos de Estados, así como de una posible prueba piloto; *{Asociaciones sobre el Registro}*

19. *Pide* al Consejo que promueva la utilización de unidades de emisiones generadas por programas que cumplan los criterios de unidades de emisión (ECU) y que beneficiarían a proyectos que cuenten con la participación de Estados en desarrollo en virtud de COSIA, incluidas las unidades de emisiones generadas por el mecanismo de desarrollo limpio (MDL), nuevos mecanismos de mercado u otros programas en el marco de la CMNUCC y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación; *{Medidas adicionales sobre la utilización de las unidades de emisión}* – **Respaldo a la diferenciación**

20. *Pide* al Consejo que analice el desarrollo de nuevas metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC y *alienta* a los Estados a utilizar dichas metodologías en la adopción de medidas para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por la implantación de dichos programas en virtud de COSIA, y evitar la contabilización duplicada de la reducción de emisiones; *{Actuaciones ulteriores sobre metodologías aplicables a la aviación}*