



NOTA DE ESTUDIO

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

DIÁLOGOS DE LA AVIACIÓN MUNDIAL (GLAD) DE LA OACI

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En su 38º período de sesiones celebrado en 2013, la Asamblea de la OACI acordó elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional y pidió al Consejo que organizara seminarios y talleres (párrafo 19 b) de la Resolución A38-18 de la Asamblea).

La OACI finalizó dos rondas de GLAD sobre MBM que se celebraron durante abril de 2015 y entre marzo y abril de 2016, cuyo alcance se extendía a todas las regiones de la OACI, con el fin de proporcionar información sobre la labor de la Organización encaminada a la formulación de un plan mundial de MBM para la aviación internacional y familiarizar a los participantes con un proyecto de texto de Resolución de la Asamblea.

Los GLAD ofrecieron una gran oportunidad para prepararse para la Reunión de alto nivel sobre un plan mundial de medidas basadas en el mercado (HLM-GMBM) en curso y posteriormente para el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016).

Las medidas propuestas a la HLM-GMBM figuran en el párrafo 7.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 38º período de sesiones celebrado en 2013, la Asamblea de la OACI acordó mediante la Resolución A38-18 elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, y pidió al Consejo que organizara seminarios y talleres a los cuales asistirían funcionarios y expertos de los Estados miembros y de las organizaciones pertinentes (véase la nota de estudio HLM-GMBM-WP/2).

1.2 En abril de 2015, la OACI finalizó su primera ronda de GLAD sobre MBM, cuyo alcance se extendía a todas las regiones de la Organización. Se mantuvieron cinco GLAD de dos días de duración en Lima (Perú), los días 9 y 10 de abril, Nairobi (Kenya), los días 14 y 15 de abril, El Cairo (Egipto), los días 20 y 21 de abril, Singapur, los días 23 y 24 de abril, y Madrid (España), los días 27 y 28 de abril.

1.3 Los objetivos de los GLAD de 2015 eran: intercambiar información sobre las MBM y su función en un conjunto de medidas para hacer frente a las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional; proporcionar información sobre la labor de la OACI relativa a la elaboración de un plan mundial de MBM; y ofrecer la oportunidad de recibir la opinión de los Estados miembros y las organizaciones pertinentes.

1.4 Como seguimiento de la primera ronda de GLAD, se celebró la segunda ronda de GLAD en todas las regiones de la OACI, del 20 de marzo al 8 de abril de 2016. Dichos GLAD se mantuvieron en El Cairo (Egipto), los días 20 y 21 de marzo, Dakar (Senegal), los días 23 y 24 de marzo, Bali (Indonesia), los días 29 y 30 de marzo, Utrecht (Países Bajos) los días 4 y 5 de abril, y Ciudad de México (México), los días 7 y 8 de abril.

1.5 Los objetivos de los GLAD de 2016 eran: proporcionar información actualizada sobre la labor de la OACI relativa a un plan mundial de MBM; familiarizar a los participantes con el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea; y ofrecer una gran oportunidad para prepararse para la Reunión de alto nivel sobre un plan mundial de MBM en curso y posteriormente para el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

1.6 Los resultados de los GLAD de 2016 se presentaron el 13 de abril de 2016 en la sesión informativa oficiosa del Consejo, a la que también se invitó a asistir a los miembros del Grupo de Alto Nivel sobre un Plan Mundial de MBM, antes de su segunda reunión celebrada del 13 al 15 de abril de 2016 (véase la nota de estudio HLM-GMBM-WP/2).

2. ORGANIZACIÓN Y FORMATO DE LOS GLAD

2.1 Ambas rondas de GLAD mantenidas en 2015 y 2016 se organizaron con el mismo formato a fin de facilitar el intercambio de información y fomentar el debate sobre un plan mundial de MBM. Los GLAD estaban principalmente dirigidos a los participantes de Estados que no tuvieran representación en el Consejo de la OACI.

2.2 Cada reunión de los GLAD comenzó con una serie inicial de presentaciones a fin de que todos los participantes tuvieran el mismo nivel de conocimiento del tema de las MBM y de proporcionar información actualizada sobre los avances realizados en la OACI. Las presentaciones permitieron asimismo dedicar tiempo a preguntas y respuestas.

2.3 A la sesión informativa la siguieron dos sesiones de diálogo temáticas. La primera sesión de diálogo se centró en los elementos de diseño de un plan mundial de MBM, mientras que la segunda sesión lo hizo sobre la ejecución de dicho plan. Cada sesión de diálogo se celebró utilizando un formato de pequeños grupos: se asignó un moderador a cada grupo; los miembros del grupo debatieron sobre cuestiones comunes concretas; y cada grupo nombró a un orador para que en la sesión plenaria informara de forma resumida sobre los debates mantenidos.

2.4 La sesión final de los GLAD consistió en un debate interactivo con un grupo de expertos formado por representantes de los Estados, el sector de la aviación, organizaciones no gubernamentales (ONG) encargadas del medio ambiente y los mercados de carbono. A cada miembro del grupo de expertos se le formularon preguntas iniciales, seguidas de un intercambio de puntos de vista sobre dichas preguntas planteadas por los participantes de la reunión.

2.5 Todos los documentos, entre ellos las presentaciones, las preguntas de los diálogos, los textos de referencia (incluido el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre el plan mundial de MBM, utilizado para los GLAD de 2016) así como la recopilación de resúmenes de los diálogos en pequeños grupos, pueden consultarse en el sitio web de los GLAD de 2015 (<http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx>) y el sitio web de los GLAD de 2016 (<http://www.icao.int/Meetings/GLADs-2016/Pages/default.aspx>), respectivamente.

3. PARTICIPACIÓN

3.1 En 2015, 362 participantes de 79 Estados (los 36 Estados del Consejo más 43 no representados en él) y 22 organizaciones internacionales asistieron a los cinco GLAD (320 participantes individuales, incluidas 32 personas que asistieron a más de un GLAD). Los Estados participantes en los GLAD representaban el 90% de las toneladas-kilómetros de pago (RTK) de la aviación internacional.

3.2 En 2016, 390 participantes de 60 Estados (30 Estados del Consejo más otros 30 no representados en él) y 20 organizaciones internacionales asistieron a los cinco GLAD (357 participantes individuales, incluidas 25 personas que asistieron a más de un GLAD). Los Estados participantes en los GLAD representaban el 74% de las RTK de la aviación internacional.

4. SESIONES DE DIÁLOGO

4.1 En la primera sesión de los GLAD de 2015 se definieron las cuestiones más importantes para los aspectos del diseño de un plan mundial de MBM, entre ellas la integridad ambiental, la simplicidad y la eficacia en función de los costos de un plan mundial, así como la necesidad de diferenciación sin discriminación y el objetivo de evitar un gasto excesivo o cargas administrativas. En relación con la cuestión específica de abordar la diferenciación sin discriminación, se determinaron diversos modos posibles, entre los que se incluyen un enfoque basado en la ruta, un enfoque progresivo, las dispensas para los Estados que emiten pocas emisiones, los ajustes para los explotadores que emiten pocas emisiones y el suministro de créditos de proyectos de países en desarrollo.

4.2 En la segunda sesión de los GLAD de 2015 se determinaron los siguientes desafíos para la ejecución de un plan mundial de MBM: el marco jurídico; el flujo constante de información y la divulgación; la creación de capacidad mediante instrucción y orientaciones claras; la transparencia del proceso; y la vinculación con la iniciativa de planes de acción de los Estados y el apoyo de las oficinas regionales. Además, los participantes de los GLAD de 2015 solicitaron expresamente que en los GLAD de 2016 se presentara una propuesta concreta de plan mundial de MBM.

4.3 Las sesiones de los GLAD de 2016 se basaron en los resultados de los GLAD de 2015. Por ejemplo, los GLAD de 2015 determinaron “la simplicidad administrativa”, “la integridad ambiental” y “la eficacia en función de los costos” como las tres cuestiones más importantes para el diseño de un plan mundial de MBM. En los resultados de la primera sesión de los GLAD de 2016 se puso de relieve que los párrafos 7 (ejecución gradual), 9 (distribución de los requisitos de compensación) y 11 (dispensas técnicas) del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea estaban estrechamente vinculados con dichas cuestiones principales.

4.4 Además, los párrafos 7, 8 (dispensas basadas en la ruta) y 9 del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea se pusieron de relieve como los elementos de diseño para abordar la diferenciación sin repercutir en el principio de no discriminación de forma realista. La mayoría de los participantes consideraron que el enfoque sectorial del 100% del párrafo 9 abordaba la simplicidad del plan, si bien se plantearon diversas preocupaciones, como la necesidad de aclarar el texto.

4.5 En la segunda sesión de los GLAD de 2016 se abordó la ejecución de un plan mundial de MBM. Los grupos de diálogo pusieron de manifiesto una clara convergencia en la definición de las funciones y responsabilidades de los distintos interesados directos (por ej., los Estados, los explotadores de aeronaves, la OACI) en lo que respecta a la vigilancia, notificación y verificación (MRV) de los datos sobre emisiones y los registros. Como resultado de los diálogos, la mayoría de los Estados manifestaron que sería precisa asistencia adicional para implantar un sistema de MRV y un registro con miras a un plan mundial de MBM, incluida la necesidad de que la OACI ofrezca creación de capacidad e instrucción mediante la ampliación de la iniciativa de los planes de acción de los Estados de la Organización, así como de normas, orientación y herramientas.

4.6 Los grupos de diálogo definieron asimismo prioridades para las unidades de emisión que podrían utilizarse en un plan mundial de MBM. Entre las principales prioridades figuraban que los explotadores deberían tener libertad para elegir las compensaciones que sean más eficaces en función de los costos mientras cumplan con los requisitos de calidad acordados y que debería darse preferencia a los proyectos localizados en Estados en desarrollo o menos desarrollados y a las unidades con arreglo a los mecanismos actuales y nuevos de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (es decir, el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL)).

4.7 En el Apéndice A figura un resumen de las sesiones de los GLAD de 2016.

5. DELIBERACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS

5.1 Las deliberaciones del grupo de expertos de clausura se centraron en los resultados de los GLAD y en los pasos a seguir. Se pidió la opinión de los representantes de los Estados del Consejo y los que no tienen representación en él, el sector de la aviación, las ONG encargadas del medio ambiente y los mercados de carbono con miras a perfeccionar el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea en relación con los elementos de diseño y la ejecución del plan mundial de MBM. En el Apéndice B figura un resumen de las deliberaciones del grupo de expertos para los GLAD de 2016.

5.2 Entre los principales aspectos destacados de los GLAD de 2016 figuraba que la mayoría de los participantes consideraban el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea como un buen punto de partida para proseguir las deliberaciones. En particular, los párrafos 7, 8 y 9 se mencionaron como los principales elementos sobre los que aún se tenía que llegar a un consenso.

6. RESUMEN

6.1 La estructura y el formato de los GLAD permitieron que los participantes se familiarizaran con la propuesta de proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, ofrecieron la oportunidad de recibir la opinión de los Estados miembros y las organizaciones pertinentes y sirvieron para prepararse para la Reunión de alto nivel en curso.

6.2 En los GLAD de 2016 se puso de relieve que las principales cuestiones relativas al diseño de un plan mundial de MBM definidas durante los GLAD de 2015, como la simplicidad administrativa, la integridad ambiental, la eficacia en función de los costos y la diferenciación/no discriminación, estaban estrechamente vinculadas a párrafos concretos del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, en particular los párrafos 7 (ejecución gradual), 8 (dispensas basadas en la ruta) y 9 (distribución de los requisitos de compensación). La mayoría de los participantes indicaron que el proyecto de texto constituiría una buena base para realizar progresos, si bien se precisarían mejoras en el texto y clarificaciones adicionales, especialmente en los párrafos que acaban de especificarse.

6.3 Los participantes también examinaron las funciones de los distintos interesados directos y hubo una gran homogeneidad en todos los GLAD en lo que respecta a las funciones que desempeñan en relación con los diversos aspectos de ejecución del plan mundial de MBM, como el sistema de MRV y los registros. Asimismo, hubo convergencia en la necesidad de que la OACI ofrezca creación de capacidad e instrucción, así como de normas, orientaciones y herramientas encaminadas a la ejecución íntegra del plan.

6.4 Se espera que los resultados y aportaciones de los GLAD constituyan una base importante para proseguir las deliberaciones y adoptar una decisión sobre el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea en la Reunión de alto nivel en curso y posteriormente en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

7. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE
UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO**

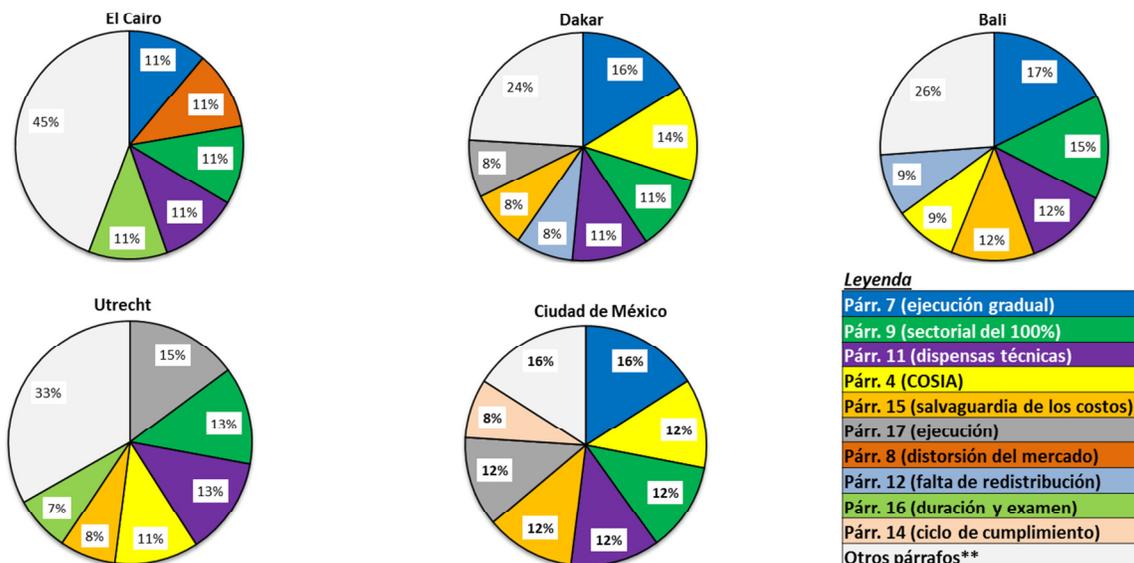
7.1 Se invita a la Reunión de alto nivel sobre un plan mundial de MBM a:

- a) considerar la información contenida en la presente nota de estudio; y
- b) evaluar los resultados y aportaciones de las dos rondas de GLAD con el fin de avanzar hacia posturas convergentes sobre el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea relativo a un plan mundial de MBM.

APÉNDICE A

RESUMEN DE LAS SESIONES DE LOS GLAD DE 2016

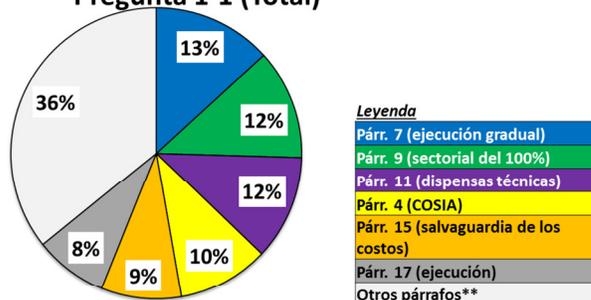
Pregunta 1-1) Durante los GLAD de 2015, la “simplicidad administrativa”, “la integridad ambiental” y la “eficacia en función de los costos”, entre otras, se definieron como las cuestiones más importantes para el diseño de un plan mundial de MBM para la aviación internacional. ¿Cuáles son los tres elementos de diseño (párrafos concretos) de la actual propuesta de GMBM que abordan estas cuestiones?*



* Durante los GLAD de 2016 se planteó que, en lo que respecta al diseño de una GMBM, estas cuestiones estaban interrelacionadas.

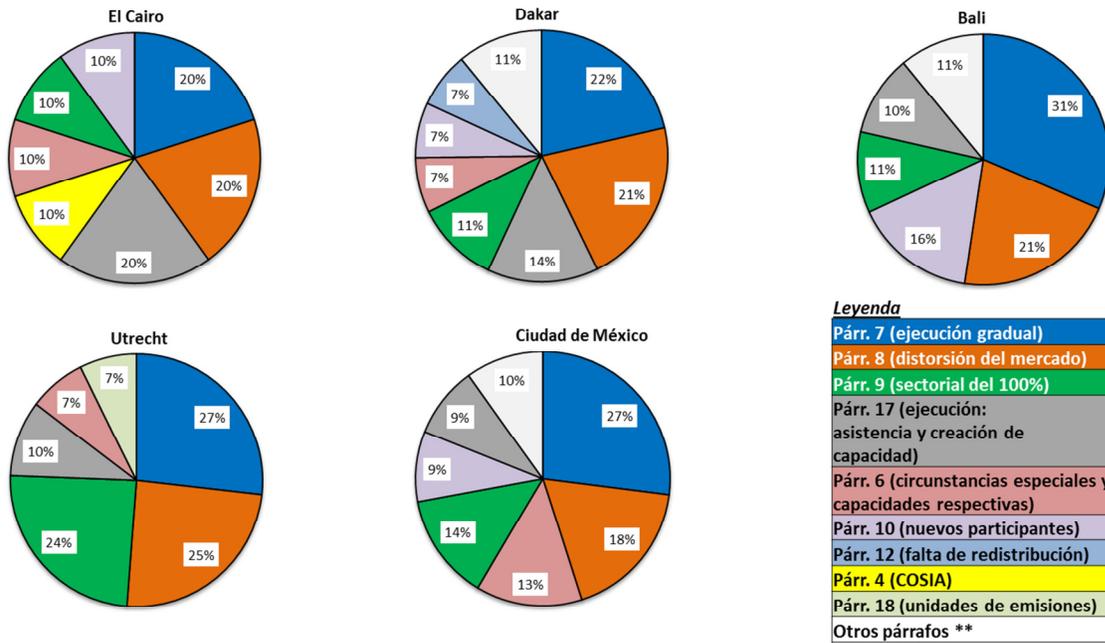
** Los “Otros párrafos” de los gráficos anteriores representan los párrafos inferiores al 7% cada uno.

Pregunta 1-1 (Total)



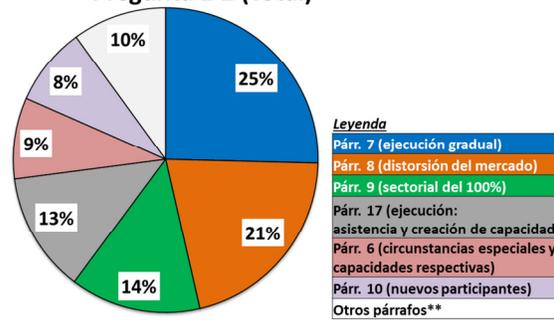
Los párrafos 7, 9 y 11 fueron los que se plantearon con más frecuencia para abordar estas cuestiones.

Pregunta 1-2) ¿Cuáles son los tres elementos de diseño (párrafos específicos) de la actual propuesta de GMBM que abordan la diferenciación de forma viable sin repercutir en el principio de no discriminación?



** Los "Otros párrafos" de los gráficos anteriores representan los párrafos inferiores al 7% cada uno.

Pregunta 1-2 (Total)



Los párrafos 7, 8, 9 fueron los que se plantearon con más frecuencia para abordar la diferenciación.

Pregunta 1-3) La propuesta actual de GMBM incluye el enfoque de la tasa de crecimiento sectorial del 100% para la distribución de los requisitos de compensación. ¿Aborda este la simplicidad del plan? Qué ventajas tiene este enfoque?

	EL CAIRO	DAKAR	BALI	UTRECHT	CIUDAD DE MÉXICO
	Grupos				
El enfoque sectorial del 100% contribuye a la simplicidad	5/5	6/6	6/7	9/12	4/6
El enfoque sectorial del 100% no tiene ventajas reales	0/5	0/6	1/7	3/12	2/6
Ventajas					
Incluye a todo el mundo	✓	✓	✓	✓	✓
Positivo para los explotadores que crecen rápido	✓	✓	✓	✓	✓
Razonable para un plan mundial	✓				
Problemas					
No es razonable para los explotadores que reducen las emisiones o crecen con mayor lentitud	✓	✓	✓	✓	✓
No necesariamente equitativo	✓	✓	✓	✓	✓
Difícil de entender	✓		✓	✓	✓

Pregunta 2-1) La actual propuesta de GMBM exige que todos los Estados miembros de la OACI recopilen, verifiquen y comuniquen los datos sobre emisiones de CO₂. No obstante, los explotadores, los Estados y la OACI asumen distintas funciones y responsabilidades en cumplimiento de este requisito. Utilizando el cuadro que figura a continuación, ¿puede describir estas funciones y responsabilidades?

*	Explotadores	Estados	OACI
Medir/Calcular	✓	✓	✓
Recopilar	✓	✓	✓
Verificar **	✓	✓	
Informar a los Estados ***	✓		✓
Informar a la OACI		✓	

* Este cuadro representa las principales respuestas dadas para describir las distintas funciones y responsabilidades.

** También se determinó la necesidad de una verificación por terceros.

*** También se determinó la comunicación de la opinión de la OACI a los Estados.

Pregunta 2-1) La actual propuesta de GMBM exige que todos los Estados miembros de la OACI recopilen, verifiquen y notifiquen los datos sobre emisiones de CO₂. (continuación)

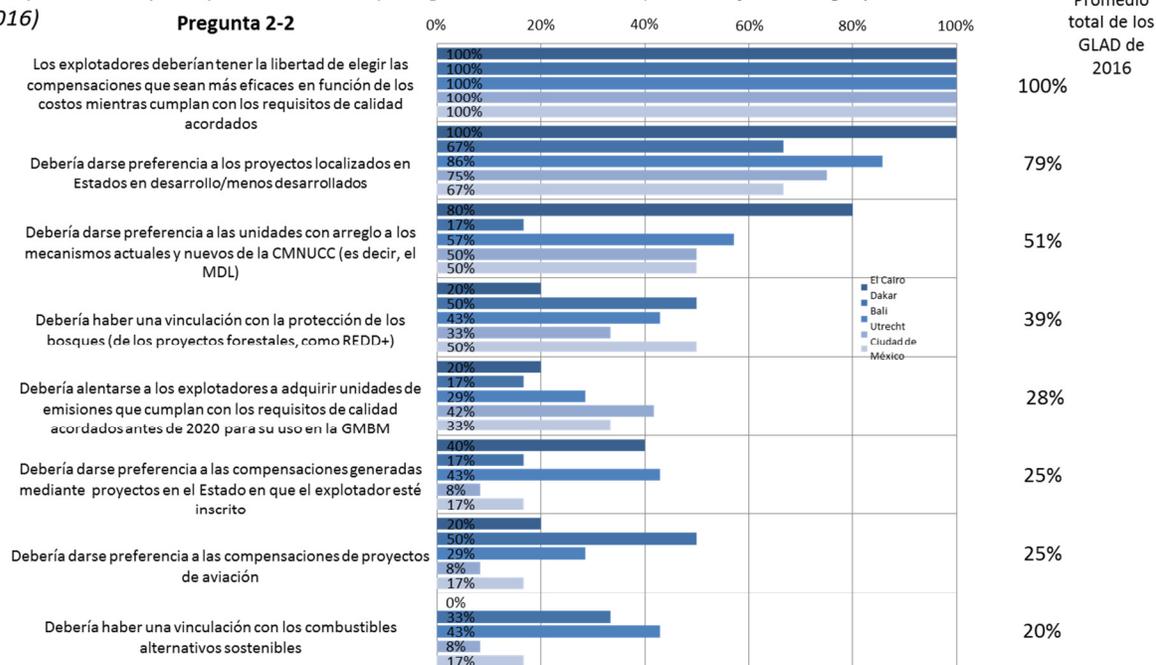
	EL CAIRO*	DAKAR*	BALI	UTRECHT	CIUDAD DE MÉXICO*
¿Existe un sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) en su Estado?					
Existe un sistema de MRV	✓	✓	✓	✓	✓
No está claro si es adecuado para la GMBM	✓		✓		✓
¿Recibieron sus coordinadores estatales instrucción de la OACI para la preparación del Plan de acción de su Estado?					
Todos los Estados participantes habían asistido al curso de instrucción de la OACI	✓	✓			
La mayoría de los Estados habían asistido al curso de instrucción de la OACI			✓	✓	✓
¿Qué tipo de asistencia necesita para la notificación de las emisiones de CO₂?					
Los Estados necesitan asistencia adicional	✓	✓	✓	✓	✓
Orientación, plantillas, herramientas (soporte lógico)		✓	✓	✓	✓
Proyectos de creación de capacidad y asistencia (UE/OACI)				✓	✓
Instrucción en MRV como parte de los planes de acción de los Estados de la OACI		✓			
Ampliar el programa de países compañeros			✓		
Procedimientos simplificados				✓	
Cooperación (Estados/OACI/IATA)					✓

* Puso de relieve la vinculación entre los sistemas de MRV existentes y los planes de acción de los Estados de la OACI/proyectos de la UE.

Pregunta 2-2) Las unidades de emisiones pueden adquirirse a partir de distintas fuentes. Determine sus tres principales prioridades de la lista que figura a continuación.

	EL CAIRO	DAKAR	BALI	UTRECHT	CIUDAD DE MÉXICO
	Grupos				
Los explotadores deberían tener la libertad de elegir las compensaciones que sean más eficaces en función de los costos mientras cumplan con los requisitos de calidad acordados.	5/5	6/6	7/7	12/12	6/6
Debería darse preferencia a los proyectos localizados en Estados en desarrollo/menos desarrollados.	5/5	4/6	6/7	9/12	4/6
Debería darse preferencia a las unidades con arreglo a los mecanismos actuales y nuevos de la CMNUCC (es decir, el MDL).	4/5	1/6	4/7	6/12	3/6
Debería haber una vinculación con la protección de los bosques (de los proyectos forestales, como REDD+).	1/5	3/6	3/7	4/12	3/6
Debería alentarse a los explotadores a adquirir unidades de emisiones que cumplan con los requisitos de calidad acordados antes de 2020 para su uso en la GMBM.	1/5	1/6	2/7	5/12	2/6
Debería darse preferencia a las compensaciones generadas mediante proyectos en el Estado en que el explotador esté inscrito.	2/5	1/6	3/7	1/12	1/6
Debería darse preferencia a las compensaciones de los proyectos de aviación.	1/5	3/6	2/7	1/12	1/6
Debería haber una vinculación con los combustibles alternativos sostenibles.	0/5	2/6	3/7	1/12	1/6

Pregunta 2-2) Las unidades de emisiones pueden adquirirse a partir de distintas fuentes. Determine sus tres prioridades principales de la lista que figura a continuación. (Porcentaje de los grupos en cada GLAD de 2016)



Pregunta 2-3) Se necesitan registros para inscribir las transacciones de unidades de emisión. Determine las funciones y responsabilidades de los explotadores, los Estados y la OACI para implantar un registro de las transacciones de unidades de emisiones.

*	Explotadores	Proveedores de compensaciones	Estados	OACI
Establecer un registro nacional/regional			✓	
Abrir una cuenta para cada explotador			✓	
Controlar el cumplimiento de cada explotador			✓	
Vender una compensación		✓		
Expedir unidades de emisiones		✓		
Adquirir unidades de emisiones	✓			
Registrar las unidades de emisiones adquiridas en la cuenta del registro	✓			
Presentar los datos sobre emisiones y entregar las unidades de emisiones para su cumplimiento	✓			
Establecer un registro central para inscribir las transacciones de unidades de emisiones				✓

* Este cuadro representa las principales respuestas dadas para describir las distintas funciones y responsabilidades.

Pregunta 2-3) Son necesarios registros para inscribir las transacciones de unidades de emisiones.
(continuación)

	EL CAIRO	DAKAR	BALI	UTRECHT	CIUDAD DE MÉXICO
¿Existe un registro de compensaciones en su Estado?					
SÍ: Algunos Estados de la región tienen experiencia con sistemas de registro			✓	✓	✓
NO: Los Estados de la región no tienen experiencia con sistemas de registro	✓	✓			
¿Qué tipo de asistencia necesita para implantar un registro?					
Los Estados necesitan asistencia adicional para implantar un registro	✓	✓	✓	✓	✓
Que la OACI proporcione normas, orientación, herramientas y creación de capacidad mediante instrucción y soporte informático sobre el modo de implantar un registro para la GMBM			✓	✓	✓
Asistencia basada en la cooperación regional		✓			
Más información sobre los requisitos específicos para el registro					✓
Asistencia financiera					✓

APÉNDICE B

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS

1. ESTADO MIEMBRO DEL CONSEJO

1.1 **Pregunta:** ¿Cómo ayudarán las deliberaciones y aportaciones de los GLAD a mejorar la propuesta de plan mundial de MBM para la aviación internacional?

1.2 **Respuesta resumida:** La propuesta contiene elementos fundamentales de la medida mundial de mercado (GMBM). La propuesta fue acogida con beneplácito en esta etapa inicial del proceso. Constituye una buena base para las clarificaciones y mejoras textuales adicionales antes de alcanzar un acuerdo definitivo, especialmente en lo que respecta a los párrafos 7, 8 y 9.

2. ESTADO NO MIEMBRO DEL CONSEJO

2.1 **Preguntas:** ¿Le ayudaron los GLAD a entender los elementos de diseño de la propuesta de plan mundial de MBM? ¿Cuáles son las cuestiones más importantes que se abordaron durante esos dos días? ¿Qué otra ayuda o información se precisa (de la OACI) en su Estado o región para prepararse para la ejecución de un plan mundial de MBM?

2.2 **Resumen de las respuestas:** Sí, los GLAD ayudaron a entender mejor los elementos de diseño del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea. Algunas cuestiones han de seguir analizándose, especialmente la claridad de los párrafos 7, 8 y 9. Debería ofrecerse creación de capacidad sobre MRV y registros, como parte de la iniciativa de los planes de acción de los Estados.

3. ORGANIZACIÓN NO GUBERNAMENTAL (COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE, ICSA)

3.1 **Pregunta:** ¿Cuál es la opinión/impresión/punto de vista de las ONG encargadas del medio ambiente sobre la propuesta de plan mundial de MBM?

3.2 **Respuesta resumida:** Acogimos con beneplácito contar con la propuesta en esta fase temprana del proceso. Pretendemos una mayor integridad ambiental de la GMBM. El futuro examen de la GMBM debería tener por objeto aumentar las aspiraciones, a la luz del objetivo de 1,5 °C.

4. EL SECTOR (ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, IATA)

4.1 **Preguntas:** ¿Cuál es la opinión/impresión/punto de vista del sector de la aviación sobre la propuesta de plan mundial de MBM? ¿Qué información necesita el sector de la aviación para empezar a prepararse para los requisitos de un plan mundial de MBM?

4.2 **Resumen de las respuestas:** Elaboración favorable del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, mucho más sencillo que las propuestas anteriores. Necesidad de un plan mundial en lugar

de una amalgama de medidas. Apoyo de la GMBM como paquete, ya que todos los elementos de diseño están interrelacionados. Las repercusiones de gasto de la GMBM son viables para el sector.

5. **EXPERTO EN MERCADOS DE CARBONO
(ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PARA EL
COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN, IETA)**

5.1 **Preguntas:** ¿Habrá suficientes unidades de emisiones disponibles para una MBM de la aviación internacional? ¿Qué formas viables tienen los explotadores de aeronaves de adquirir unidades de emisiones?

5.2 **Resumen de las respuestas:** Sí, habrá suficientes unidades de emisiones disponibles; la oferta de los mercados de carbono reaccionará ante la demanda de aviación internacional. La claridad previa sobre la demanda futura contribuirá a que el mercado reaccione a tiempo.

6. **TODOS LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE EXPERTOS**

6.1 **Preguntas:** ¿Le parece bien la propuesta actual de plan mundial de MBM? Si pudiera modificar un elemento de la propuesta, ¿cuál sería y en qué consistiría dicha modificación?

6.2 **Resumen de las respuestas:** La mayoría de los participantes de los GLAD de 2016 indicaron que el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea era un buen punto de partida, y que podría seguir mejorándose. En particular, se mencionaron los párrafos 7, 8 y 9 como los principales elementos que debían perfeccionarse.