

**DÉCLARATION EXPRIMANT LES RÉSERVES DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE
AU SUJET DE LA RÉOLUTION A37-17/2 — EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE
PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE
DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT —
CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

Monsieur le Secrétaire général,

La République argentine est consciente qu'il importe au plus haut point de s'attaquer aux changements climatiques et reconnaît donc la nécessité de s'efforcer de trouver des moyens de limiter ou de réduire les incidences sur le climat mondial des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation civile internationale. La République argentine reconnaît aussi les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, et le fait que les pays développés prennent l'initiative dans le cadre du Protocole de Kyoto et de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Elle souscrit par ailleurs aux principes de non-discrimination, d'équité et d'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago.

La République argentine convient qu'il faut mener une stratégie tendant à regrouper les efforts pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux, à titre de contribution du secteur de l'aviation internationale pour relever le défi mondial de résoudre le problème des émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs devraient s'articuler sur un examen exhaustif des meilleures techniques disponibles, des pratiques optimales d'exploitation acceptées et de toute autre mesure pouvant contribuer à réduire les émissions de GES.

Pendant la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, la République argentine a fait sienne la position exprimée par la République de Cuba au sujet des changements climatiques dans la note de travail A37-WP/271 (Révision n^o 1), présentée au nom des 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et avec leur appui explicite.

La République argentine est consciente des difficultés rencontrées au cours de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI et lors des réunions spécialisées précédentes pour trouver un consensus qui respecte les principes énoncés plus haut, et elle forme l'espoir que le Conseil de l'OACI pourra atteindre ce consensus nécessaire lors de ses prochaines délibérations; en ce sens, la Représentation de l'Argentine s'efforcera d'appuyer toutes les initiatives qui visent une solution viable et satisfaisante pour tous.

Vu ce qui précède et suite à la présentation du projet de Résolution 17/2 — Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques, la République argentine constate que plusieurs États membres ont exprimé des réserves et que le contenu de cette résolution n'a pas permis d'atteindre le niveau de consensus souhaité. Par conséquent, elle fait sienne la Déclaration de Cuba (Appendice A), dont il a été donné lecture le 8 octobre 2010 en séance plénière de l'Assemblée et qui jette le fondement de nos réserves sur les paragraphes 6, 12, 14, 15 et 16 de la Résolution A37-17/2. Cette déclaration est jointe à la présente, dont elle fait partie intégrante. En outre, comme l'indique le texte lui-même, la Déclaration de Cuba est reliée à la Déclaration de l'Argentine (Appendice B), lue le 8 octobre à la

huitième séance du Comité exécutif, au nom de l'Argentine, du Brésil, de la Chine, de Cuba, de l'Inde et de l'Arabie saoudite, et dont nous joignons également le texte ici. Comme il est indiqué dans les deux déclarations, nous proposons que les aspects concernant la croissance carboneutre, les « mesures fondées sur le marché » et les dérogations *de minimis* soient renvoyés au Conseil pour qu'il fasse rapport sur ces matières à l'Assemblée de l'OACI, à sa 38^e session.

La présente vise à ce que la réserve mentionnée ci-dessus soit consignée dans le document qui recueillera les résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI à sa 37^e session (Pièce jointe A) et à ce que le texte des deux déclarations soit repris dans les rapports et le procès-verbal de la 37^e session de l'Assemblée (Comité exécutif et Plénière).

Vous remerciant à l'avance de la suite que vous donnerez à la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

[signature]
Jorge Andrés GELSO
Représentant de l'Argentine
au Conseil de l'OACI

Pièces jointes : Appendices A et B

**Déclaration du chef de la Délégation de la République de Cuba faite le
vendredi 8 octobre 2010, en séance plénière lors de la 37^e session de l'Assemblée**

« CUBA : Merci, Monsieur le Président.

Comme vous le savez, Monsieur le Président, éminents délégués, mon pays a accordé une attention particulière à la question du changement climatique. En effet, Cuba a appuyé et continue d'appuyer l'OACI dans son rôle de chef de file pour canaliser les efforts concernant les émissions de l'aviation civile internationale. En ce sens, nous apprécions au plus haut point le travail que vous avez effectué à la tête du Groupe de travail informel.

De nombreux États ici présents sont signataires de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et, à ce titre, ils ont des obligations et des droits à respecter. La Convention reconnaît que par le passé, les pays développés ont largement contribué aux émissions mondiales de gaz à effet de serre et, qu'en conséquence, les obligations en matière de protection de l'environnement, pour le passé et le présent, doivent être réparties équitablement et régies par le principe des responsabilités communes mais différenciées (RCMD).

Nous considérons que des progrès significatifs ont été accomplis depuis la résolution adoptée par l'Assemblée à sa 36^e session et même si certains aspects qui y étaient traités, comme l'échange des droits d'émission —et je cite : « Prie instamment les États contractants de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émission pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sauf sur la base d'un accord mutuel » — ne figurent pas dans le projet de résolution actuel, nous estimons tout de même que des avancées ont été faites, et qu'il ne faut pas les laisser s'abîmer.

Compte tenu de ces progrès et du fait qu'il n'y a pas eu consensus sur certains aspects, les pays qui ont soumis la proposition lue par l'Argentine, à savoir l'Inde, l'Arabie saoudite, le Brésil, Cuba et d'autres États, sont d'avis qu'il faut faire preuve de souplesse pour ne pas perdre ce qui a été fait jusqu'à maintenant, justement, et pour continuer à travailler dans cette direction.

Les pays signataires de cette déclaration (je réitère leurs noms : l'Argentine, le Brésil, la Chine, l'Arabie saoudite, l'Inde, Cuba et d'autres pays qui se sont joints à eux) estiment devoir exprimer des réserves au sujet des paragraphes 6, 12, 14, 15 et 16 de la résolution.

Cependant, nous considérons que pour pouvoir dégager un consensus et aller de l'avant, nos réserves pourraient être prises en compte et consignées dans le procès-verbal et le rapport sur le point 17 de l'ordre du jour. Une fois que ce sera fait, nous proposons à l'Assemblée de décider que la croissance carboneutre, les mesures fondées sur le marché et les dérogations *de minimis* soient renvoyées dès que possible au Conseil de l'OACI pour complément d'étude et préparation d'un rapport qui sera soumis à l'examen de l'Assemblée, à sa 38^e session. Pour résumer notre position, Monsieur le Président, suite aux longues délibérations et aux échanges nourris sur cette question, nous proposons de faire figurer dans le rapport sur le point 17 de l'ordre du jour de l'Assemblée les réserves sur les paragraphes 6, 12, 14, 15 et 16 émises par l'Argentine, le Brésil, la Chine, l'Arabie saoudite, l'Inde et les autres pays qui se sont joints à nous. Nous proposons également que les questions relatives à la croissance carboneutre, aux mesures fondées sur le marché et aux exemptions *de minimis* soient renvoyées dès que possible au Conseil de l'OACI pour complément de travaux et pour qu'il fasse rapport à l'Assemblée lors de la 38^e session.

Dans ces conditions, nous serions en mesure d'appuyer la Résolution 17/2 telle que soumise dans la note WP/402. Merci.

LE PRÉSIDENT : Merci infiniment à la République de Cuba. Dois-je comprendre que vous parlez au nom des pays qui se sont exprimés antérieurement, et que vous seriez d'accord pour que nous tenions compte de votre réserve sur les points que vous avez mentionnés ?

CUBA : Les réserves au sujet des paragraphes 6, 12, 14, 15 et 16, ainsi que notre proposition visant à ce que l'Assemblée décide que les questions ayant trait à la croissance carboneutre, aux mesures fondées sur le marché et aux dérogations *de minimis*, soient renvoyées au Conseil de l'OACI pour complément d'étude dès que possible et afin qu'il rende compte des progrès réalisés dans ces domaines à la 38^e session de l'Assemblée.

LE PRÉSIDENT : Je remercie infiniment Cuba, l'Argentine et tous les pays qui appuient cette proposition. Nous prenons note de vos observations et réserves. »

Appendice B

**Déclaration du Chef de la Délégation de la République argentine et
Représentant de l'Argentine au Conseil de l'OACI, M. Jorge A. Gelso,
faite à la huitième séance plénière du Comité exécutif le vendredi 8 octobre 2010,
dans la salle de l'Assemblée de l'OACI**

Merci Monsieur le Président.

Plusieurs délégations des États représentés ici ne sont pas en mesure de donner leur accord au projet de Résolution 17/2 de l'Assemblée ; nous considérons donc que la note WP/402 et son contenu ne peuvent être adoptés par le Comité exécutif et donc par la Plénière. Je demande au Président du Comité exécutif de consigner au procès-verbal de la séance du Comité exécutif et à celui de la séance plénière de l'Assemblée la présente déclaration, dont je vais donner lecture en anglais par égard pour les délégations qui l'ont souscrite.

Merci Monsieur le Président.

On m'a confié la lourde tâche de prendre la parole au nom des pays en développement représentés par la Chine, l'Inde, le Brésil, l'Arabie saoudite, Cuba, la Lybie et d'autres pays qui, ensemble, représentent près de la moitié de la population mondiale.

Tout au long de l'année, le Président du Conseil de l'OACI, le Secrétariat et les États membres ont travaillé sans relâche et fait de leur mieux pour aller de l'avant sur la base des décisions très progressistes prises en octobre 2009 par la Réunion de haut niveau. Malgré toute la bonne volonté, il n'y a pas eu de consensus, ni à la réunion du Groupe de Directeurs généraux de l'aviation civile, ni au Conseil de l'OACI ni au sein du groupe informel institué pendant l'Assemblée.

Au nom du groupe de pays que je représente, je demande au Comité exécutif de réfléchir aux questions suivantes :

- a) Il serait vain de chercher à instaurer un ordre mondial dans le but de satisfaire les ambitions d'un groupe d'États sans l'assentiment d'un nombre élevé de pays en développement qui constituent près de la moitié de la population mondiale ;*
- b) L'OACI a une longue tradition de recherche de consensus sur les grands enjeux ; ne nous écartons pas de cette tradition ;*
- c) Les États membres qui ont une opinion divergente devraient réfléchir à l'appel lancé par notre groupe. Notre but n'est nullement d'entraver les négociations sur le changement climatique. Nous sommes disposés à travailler concrètement et, jusqu'ici, nous avons beaucoup mieux fait que les pays développés en matière d'environnement. Pourquoi donc de grands pays en développement comme la Chine, le Brésil, l'Inde et d'autres encore refusent-ils d'adopter cette résolution dans sa forme actuelle ? C'est parce que nous ne voulons pas compromettre l'avenir des générations futures et les priver des avantages économiques offerts par l'aviation, à cause d'un problème créé exclusivement par les pays développés. Nous voulons faire en sorte que nos générations futures récoltent les*

avantages du développement, comme le font aujourd'hui certains pays développés. Il nous faut trouver des solutions plus novatrices au problème du changement climatique, et non chercher à freiner notre croissance.

Monsieur le Président, nous nous voyons dans l'obligation d'exprimer des réserves sur le projet de résolution 17/2 dans sa forme actuelle. Je vais énumérer les points qui constituent la position commune de notre groupe et les porter à l'attention du Comité exécutif et de la Plénière. Je demande que ces éléments soient consignés au procès-verbal de l'Assemblée.

Sur la base de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), il est largement reconnu que :

- *Le gros des émissions mondiales de gaz à effet de serre, dans le passé comme dans le présent, trouve sa source dans les pays développés.*
- *Il faut protéger le système climatique dans le respect des principes d'équité et de responsabilités communes mais différenciées (RCMD).*

De plus,

- *Nous appuyons le fait que l'OACI assume un rôle de chef de file dans les efforts relatifs aux émissions de l'aviation internationale.*
- *Tous les États membres de l'OACI sont également signataires de la CCNUCC et ils doivent donc respecter les droits et les obligations prévus par cet instrument.*
- *Nous soulignons l'importance des RCMD, principe qui s'applique également aux émissions de l'aviation internationale moyennant l'assistance de l'OACI aux pays en développement (ressources financières, transfert de technologie et renforcement des capacités) ; c'est un engagement des pays développés qui doit être précisé dans le contexte de l'aviation internationale.*
- *Les pays en développement ne devraient pas être soumis à un objectif de croissance carboneutre, qui entravera la croissance de leur aviation ainsi que leur développement économique. Imposer ces objectifs aux pays en développement est contraire au principe convenu des RCMD.*
- *Les mesures fondées sur le marché ne s'appliquent qu'aux pays développés et visent à leur permettre de remplir leurs engagements.*
- *Les pays en développement s'opposent à toute mesure unilatérale, de tout pays ou un groupe de pays ; toutes les mesures doivent reposer sur le consentement mutuel de tous les États intéressés et touchés.*
- *Le principe des RCMD prévoit déjà un cadre clair et précis pour l'application des dérogations de minimis pour l'ensemble des pays en développement ; les pays développés sont tenus d'agir, tandis que les pays en développement peuvent le faire de façon volontaire, à condition de recevoir un soutien technique et financier.*

Au nom de notre groupe de pays, je propose ce qui suit pour aller de l'avant :

- *Les pays en développement maintiennent une approche constructive et souhaitent un aboutissement positif à la 37^e session de l'Assemblée, qui intègre les accords et les progrès importants réalisés au sein de l'OACI depuis trois ans.*
- *L'importance de la réalisation d'études visant à déterminer si des objectifs plus ambitieux sont réalisables, y compris la croissance carboneutre, et à évaluer l'impact de ces objectifs sur l'ensemble des pays, particulièrement les pays en développement, devrait être présentée à la 38^e session de l'Assemblée.*
- *Nous soulignons à nouveau qu'il importe de tenir compte des progrès importants accomplis depuis la dernière session de l'Assemblée par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) et par la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV).*
- *Il faut clairement admettre qu'il importe de créer un mécanisme pour fournir une assistance aux pays en développement (assistance financière et technique, et renforcement des capacités).*
- *Le consensus est à la base de nos travaux. Tenter de faire adopter des propositions qui sont contraires aux accords internationaux et ne recueillent pas le consensus de l'Assemblée de l'OACI va à l'encontre du but recherché et ne fera que saper les efforts de l'Organisation pour prendre les devants dans ce domaine.*
- *La Conférence des Parties (COP) de la CCNUCC se penche sur des questions telles que l'objectif de carboneutralité et les mesures fondées sur le marché. Il conviendrait d'attendre des développements dans ce domaine avant d'aborder ces aspects à l'OACI.*

En guise de conclusion, j'invite sincèrement tous les États à convenir que les accords obtenus par consensus lors de la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV) soient transposés dans une résolution de l'Assemblée, et à s'engager fermement à trouver un consensus sur les autres questions pour en rendre compte à l'Assemblée de 2013.

**DÉLÉGATION PERMANENTE DU BRÉSIL AUPRÈS DE
L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

Lettre n° 337/BRASICAO

Montréal, le 22 novembre 2010

Monsieur Raymond Benjamin
Secrétaire général de l'OACI
Bureau 12.15

Monsieur le Secrétaire général,

La présente concerne la 37^e Assemblée de l'OACI et la Résolution A37-17/2, intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques ». Vous n'ignorez pas que le Brésil a pris part aux discussions de cette politique dans un esprit constructif, et que nous tenons à les poursuivre ainsi dans la série de pourparlers prévus à ce sujet. Par ailleurs, vous savez que nous avons toujours clairement affirmé la nécessité de faire en sorte que toutes décisions adoptées dans le cadre de l'OACI soient compatibles avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et avec les principes directeurs du régime climatique multilatéral, notamment les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives.

Le texte final de la résolution mentionnée ci-dessus ne tient pas compte de toutes les préoccupations de mon pays. C'est pourquoi une réserve concernant les paragraphes 6, 12, 14, 15 et 16 a été présentée par le Brésil de concert avec l'Argentine, Cuba, l'Inde, l'Arabie Saoudite et d'autres pays. À cet égard, je voudrais réaffirmer la position exprimée dans les déclarations qu'avaient formulées les délégations de l'Argentine et de Cuba, que je joins à votre intention, et vous demander de bien vouloir consigner la réserve brésilienne dans les comptes rendus de l'Assemblée, ainsi que dans d'autres documents utiles de l'OACI.

Ma délégation attend avec intérêt de poursuivre sa contribution à ce passionnant débat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de ma haute considération.

(Signature)

RAYMONDO SANTOS ROCHA MAGNO

Ambassadeur

Représentant permanent du Brésil auprès de l'OACI

999 rue University, bureau 14.60 - Montréal (Québec), Canada – H3C 5J9
Tél. (514) 954 8257 – Fax (514) 954-5777 – Courriel : brasicao@icao.int

**TEXTE DE LA RÉSERVE ÉMISE PAR L'AUSTRALIE
AU SUJET DE LA RÉOLUTION A37/17/12 SUR L'AVIATION
INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

« L'Australie refuse d'acquiescer et de se conformer aux prescriptions des paragraphes 6 et 15 de la Résolution 17/2 adoptée par l'Assemblée (37^e session) le 8 octobre. L'Australie appuie la mise en œuvre de la stratégie entérinée par tous les États membres de l'OACI qui ont participé à la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV). Les participants ont entériné le Programme d'action élaboré par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC). Un élément important du Programme d'action du GIACC consiste à ce que tous les États contribuent, dans la mesure de leurs moyens, aux efforts entrepris pour traiter les effets sur le changement climatique des émissions de GES provenant des opérations de l'aviation internationale, les États devront alors décider des mesures à prendre en fonction de leurs circonstances particulières.

Le paragraphe 6 est incompatible avec le programme d'action du GIACC, en ce que l'alinéa c) introduit une distinction entre pays développés et pays en développement à l'égard des attentes exprimées. On peut certes s'attendre à ce que certains États réussissent mieux que d'autres à réduire ou limiter les émissions provenant de l'aviation internationale, mais les contributions respectives devraient être déterminées par les circonstances particulières de chaque État et par sa capacité raisonnable, mais non pas d'après une distinction entre États développés et États en développement.

D'après le paragraphe 15 de la résolution 17/2, tout transporteur aérien d'un État pour lequel le secteur de l'aviation internationale représente moins de 1 % de l'ensemble du trafic mondial par tonne-kilomètre, serait exempté de toute mesure fondée sur le marché (MBM) qui serait établie sur une échelle nationale, régionale ou mondiale. Cette exemption toucherait des États où l'aviation internationale est importante ; et pas seulement des États où ce secteur est relativement moins actif. Elle toucherait des transporteurs qui sont des concurrents sérieux sur un grand nombre de routes internationales, causant ainsi de graves distorsions des marchés et d'importantes fuites de carbone. L'établissement d'un seuil aussi élevé pour une approche « *de minimis* », et toute extension de cette approche à l'application de MBM n'ont pas fait l'objet d'une véritable analyse, et pourraient ainsi miner l'efficacité du programme d'action du GIACC. »

**PRÉSENTATION ÉCRITE D'UNE RÉSERVE ÉMISE PAR LA BELGIQUE
AU NOM DE L'UNION EUROPÉENNE (EU), DE SES 27 ÉTATS MEMBRES
ET DES 17 AUTRES ÉTATS MEMBRES DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DE L'AVIATION CIVILE (CEAC), AU SUJET DE LA RÉOLUTION A37-17/2
« EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES
PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENTS CLIMATIQUES »**

L'Union européenne (EU), ses 27 États membres et les 17 autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) appuient le principe d'une approche globale pour la réduction des émissions de gaz causées par les aéronefs ; une approche qui doit tenir compte des progrès technologiques et de la normalisation, du perfectionnement des mesures opérationnelles et de l'amélioration des mesures fondées sur le marché. Nous croyons qu'il est nécessaire d'exploiter activement ce type d'approche, car, comme l'a confirmé le 4^e Rapport d'évaluation du GIEC, aucune de ces mesures ne peut à elle seule réduire suffisamment les émissions de l'aviation.

Les 44 États européens saluent l'adoption par l'Assemblée (37^e session), de la Résolution A37-17/2, qui constitue un pas en avant par rapport à la Résolution A36-22 qu'elle annule et remplace. Ils notent qu'il reste encore un certain nombre d'aspects essentiels du problème sur lesquels les États ne sont pas tous d'accord. En outre, un grand nombre d'États ont fait connaître leur intention d'émettre des réserves sur plusieurs parties de la résolution. Cette attitude souligne les difficultés d'élargir le débat sur les impacts climatiques au-delà des généralités.

Les 44 États européens saluent la reconnaissance, par la résolution, du fait qu'elle ne crée pas un précédent quant aux résultats des négociations de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto, ou qu'elle ne préjuge pas de ces résultats, et qu'elle ne représente pas la position des Parties à l'égard de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto. Ils saluent aussi la reconnaissance, par la résolution, du fait que certains États pourraient prendre des mesures plus ambitieuses avant 2020. L'aviation contribue aux engagements de l'UE en matière de réduction des GES, par le fait d'avoir inclus, dans l'objectif paneuropéen, le projet de réduire ces émissions de 20 % d'ici 2020, par rapport aux niveaux de 1990. À partir du 1^{er} janvier 2012, les émissions de dioxyde de carbone par les compagnies aériennes feront partie du programme d'échange de droits d'émission qui sera appliqué par 30 États européens.

Il y a quatre aspects de la résolution sur lesquels plusieurs États européens ont émis des réserves en rapport avec les paragraphes 6, 14, 15 et 17. La résolution n'a pas force obligatoire, mais les États européens ont formulé ces réserves pour spécifier leur position au sujet des attentes soulevées par les négociations climatiques de la CCNUCC, attentes qui portent sur de grands projets de réduction des gaz à effet de serre, et sur la mise en œuvre efficace du Système d'échange de droits d'émission européen (SEE).

À l'égard du paragraphe 6, les États européens sont d'avis que les objectifs ambitieux mondiaux qui devraient se concrétiser à partir de 2020, ne sont pas assez contraignants. D'ici 2020, on prévoit que les émissions d'étendue mondiale causées par l'aviation internationale dépasseront d'environ 70 % les niveaux de 2005, même si l'on tient compte de l'augmentation annuelle de 2 % prévue par la résolution pour le rendement du carburant. En acceptant que les émissions ne culminent qu'en 2020, on laissera s'accumuler une énorme quantité de GES pendant les dix années précédentes. Dans ce cas, l'aviation ne contribuera guère à faire en sorte que la température augmente au maximum de 2 °C. Et pour cause : ce but ne peut être atteint que si les émissions d'étendue mondiale atteignent leur niveau maximum bien

avant 2020. C'est pourquoi l'Union européenne a toujours soutenu que la réduction mondiale des émissions de GES causées par l'aviation internationale devrait atteindre, d'ici 2020, 10 % des niveaux de 2005. L'Europe reste fidèle à son objectif plus ambitieux : parvenir, d'ici 2020, à des réductions précises des émissions provenant de l'aviation internationale.

À l'égard des dix-neuf derniers mots de l'alinéa c) du paragraphe 6, les États européens ne sont pas d'avis que les mesures prises par certains États avant 2020 devraient compenser l'augmentation des émissions causées par un groupe d'États en particulier, au sens où les mesures appliquées par les premiers excuseraient l'inaction des seconds.

À l'égard du paragraphe 14, qui traite des mesures fondées sur le marché, l'UE souligne que le Système d'échange de droits d'émission lui permet de tenir compte des mesures adoptées par des pays tiers au sujet des vols à destination de l'UE, et d'exempter ainsi ces pays des obligations du Système. Ces exemptions devraient faire suite à des consultations avec les États concernés, et l'UE est prête à entamer ces consultations dans un esprit constructif, en vue de parvenir à un accord. En outre, il est essentiel de préciser que le paragraphe 14 ne signifie nullement que l'application des mesures fondées sur le marché doit relever exclusivement d'une entente entre États. La Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) ne contient rien qui puisse ressembler à l'obligation, pour les parties contractantes, d'obtenir le consentement d'autres parties contractantes avant d'appliquer les MBM citées dans la Résolution A37-17/32 aux exploitants d'autres pays, pour ce qui concerne les services aériens à destination, en provenance ou à l'intérieur de leur territoire. Au contraire, la Convention de Chicago reconnaît expressément le droit, pour chaque partie contractante, d'appliquer sans discrimination ses propres lois et règlements aux aéronefs de tous les États.

À l'égard des paragraphes 15 et 17 concernant les dispositions *de minimis* applicables à toutes les mesures fondées sur le marché, notamment les taxes et les redevances, l'UE note que son Système d'échange de droits d'émission contient des dispositions *de minimis* relatives aux exploitants indépendants d'aéronefs commerciaux. Or, ces clauses ne tiennent pas compte de la nationalité, approche considérée en Europe comme plus judicieuse et moins apte à freiner la concurrence entre transporteurs aériens. Par ailleurs, l'UE note que pour modifier la portée de ces dispositions, il faudrait modifier aussi la législation de l'UE. L'octroi d'une exemption à des exploitants de pays dont les activités n'atteignent pas le seuil *de minimis* causerait aussi des difficultés d'ordre fiscal.

Les dispositions *de minimis* du type évoqué au paragraphe 15 pourraient exempter des transporteurs aériens de plus de 160 pays du cadre de toutes les MBM adoptées dans le monde entier, notamment à l'égard des vols à l'intérieur de l'Europe. L'application d'une telle disposition aggraverait la distorsion des marchés et le risque de fuite de carbone, ce qui serait contraire au paragraphe g) des principes directeurs énoncés en Annexe à la Résolution A37-17/2.

En conséquence, la Belgique, au nom de l'Union européenne (UE), de ses 27 États membres et des 17 autres États membres de la CEAC, exprime par les présentes une réserve officielle portant sur les paragraphes 6, 14, 15 et 17 de la Résolution A37-17/2. Elle demande que ces réserves soient officiellement consignées dans le rapport et le procès-verbal de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI.

**MISSION PERMANENTE DU CANADA AUPRÈS DE
L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
DOYEN DES MEMBRES DU CONSEIL**

**PERMANENT MISSION OF CANADA
TO THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
DEAN OF THE COUNCIL MEMBERS**

La Maison de l'OACI, 999, rue University, bureau 1535, Montréal (Québec) H3C 5J9
«La Maison de l'OACI», 999, rue University, bureau 1535, Montréal (Québec) H3C 5J9

Téléphone / Telephone : (514)954-5800
Télécopieur / Fax : (514)954-5800

Montréal,
le 18 novembre 2010

S.E. Monsieur Raymond Benjamin
Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
«*La Maison de l'OACI*»
Bureau 12.15

Raymond,

La présente concerne la note de travail A37-WP/402 présentée à la dernière Assemblée générale par le groupe de travail établi par le Président de l'Assemblée. Cette note traite du changement climatique et contient la Résolution 17/ 2.

Je joins la déclaration faite lors de la session plénière de clôture de la 37^e Assemblée par le chef de la délégation canadienne, ce texte qui doit être considéré comme la confirmation écrite de la position du Canada au sujet de la note A37-WP/402.

Je profite de cette occasion pour renouveler à Votre Excellence l'assurance de ma haute considération.

(signature)
Lionel Alain Dupuis

Pièce jointe

**Déclaration de réserve émise par le Canada
au sujet de la note de travail 402 (Résolution A37-17/2) :
Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI
dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques**

En venant à cette Assemblée, les représentants du Canada songeaient beaucoup à poursuivre l'excellent travail de la réunion de haut niveau (HLM) de 2009 et à progresser avec leurs collègues d'autres pays. Cette union des membres désireux d'aller de l'avant est une prémisse aussi importante pour nous que pour l'OACI, étant donné le principe de non-discrimination de la Convention de Chicago et la nature de l'industrie aéronautique internationale. Nous appuyons le rôle d'institution promotrice de l'OACI dans le domaine de l'aviation civile, et nous la considérons comme une tribune qualifiée pour discuter les problèmes des changements climatiques et de l'aviation internationale.

L'avancement des travaux de l'aviation internationale sur les changements climatiques a été confié à l'OACI par la CCNUCC, et nous devons continuer à promouvoir ce programme. Selon nous, les progrès sont bien réels. Les questions qui ont été discutées par le groupe de travail établi par le président sont complexes et délicates. Mais tous les États ont surmonté leurs difficultés et fait un grand nombre de compromis pour parvenir à un programme acceptable. Nous avons tous fait des compromis dans nos efforts pour trouver une approche mondiale qui pourrait être satisfaisante. Notre défi consiste à concilier cette approche d'ensemble avec le fait qu'un grand nombre de délégations ont exprimé des inquiétudes ou des réserves au sujet de certains paragraphes. Nous ne pouvons pas nous contenter de retirer des passages de la note de travail pour les approfondir, et supposer que le reste ne changera pas. Tel n'est pas le principe adopté par le groupe de travail pour composer le texte de la note *WP/402*. Pour le Canada, plusieurs éléments de ce texte constituent des avancées constructives. Nous notons ainsi l'engagement de lutter pour concrétiser, à moyen terme, un ensemble d'ambitions collectives, à l'échelle internationale, qui conduiront à une croissance carboneutre à partir de 2020. En outre, ce serait la première fois que des principes sont formulés en vue de guider la conception et la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché. N'oublions pas non plus l'engagement d'accélérer les travaux concernant le soutien technique et financier apporté à des pays en développement, ainsi que les transferts de technologies et de capacités.

Cependant, ces éléments positifs ne sont qu'une partie du programme. Le Canada nourrit par ailleurs deux sujets de préoccupation précis. Nous ne pouvons pas accepter l'alinéa c) du paragraphe 6, qui fait suite au paragraphe sur les buts à moyen terme, car le langage employé paraît douteux, je crois, à de nombreux États. C'est pourquoi nous recommandons que l'Assemblée prenne note de ce document de travail et des progrès accomplis; mais nous n'acceptons pas la dissociation de certains éléments tandis que d'autres sont encore activement discutés. Une autre réserve que nous aimerions soumettre concerne le paragraphe 15, au sujet d'une exemption des MBM pour les exploitants d'aéronefs commerciaux des États qui n'atteignent pas le seuil d'activité *de minimis*. Or, un seuil précis *de minimis* pour les États soumis aux MBM nous entraîne vers une application très particulière, et donc très éloignée des grands principes énoncés dans l'annexe de ce document de travail. L'acceptation de cette clause affectera le caractère des futures MBM, et c'est pourquoi son adoption nous semble prématurée. La question d'appliquer un seuil *de minimis* aux États soumis aux MBM a été soulevée pour la première fois au cours des travaux de cette Assemblée. Celle-ci n'a donc guère eu le temps, croyons-nous, de se consacrer à la discussion et à l'étude nécessaires pour comprendre les conséquences de cette approche, étant donné les complexités de l'industrie aéronautique, ainsi que les risques et les problèmes pouvant résulter des distorsions du marché et des fuites de carbone. Les transporteurs canadiens exploitent un grand nombre de routes aériennes qui traversent des États auxquels s'appliquerait le seuil *de minimis* tel qu'il est proposé.

J'attends avec intérêt le débat du Conseil pour nous aider à travailler notre pensée dans ce domaine. Cependant, les remarques précédentes nous amènent à recommander que l'ensemble du document, avec toutes les réserves et déclarations, soit renvoyé au Conseil pour complément de discussion.

**Déclaration de réserve émise par la Chine
au sujet du document de la Résolution A37-17/2 : Exposé récapitulatif de la politique
permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de
l'environnement — Changements climatiques**

À l'égard de la Résolution A37-17/2 intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques », la délégation chinoise présente la déclaration suivante :

Dans les pays en développement, l'aviation internationale, encore en formation, ne pourra pas atteindre l'objectif de croissance carboneutre (ci-après désignée par l'abréviation « CCN ») à partir de 2020. Demander un tel engagement de la part de ces pays est donc injuste et illusoire.

Les changements climatiques sont dus principalement à la longue accumulation des émissions de GES et par le taux élevé des émissions actuelles par habitant. Par conséquent, les pays développés devraient prendre la tête du projet de réduction des émissions de GES (notamment des émissions de l'aviation internationale), conformément à la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* et au *Protocole de Kyoto*. À partir de 2020, les pays développés devraient atteindre des objectifs plus ambitieux que la CCN pour ce qui concerne leur aviation internationale.

Il est regrettable que les pays développés ne soient pas disposés à reconnaître leurs obligations et leurs responsabilités dans le cadre de la Résolution A37-17/2. À l'alinéa c) du paragraphe 6 du dispositif de cette résolution, il aurait fallu parler clairement de « pays développés », mais ceux-ci ont insisté sur l'emploi de l'expression « certains pays », qui est plutôt ambiguë. Par souci de clarté, la délégation chinoise prend l'expression « certains pays », à l'alinéa c) du paragraphe 6 du dispositif de la Résolution A37-17/2, dans le sens de « pays développés ». À ce titre, ces pays devraient procéder rapidement à des mesures et à des interventions plus ambitieuses, pour réduire énergiquement les émissions de gaz causées par leur aviation internationale. Ils parviendraient ainsi à compenser les émissions liées à la croissance du transport aérien dans les pays en développement. C'est seulement de cette façon que nous pourrions atteindre l'objectif mondial de croissance carboneutre dans l'aviation internationale.

En ce qui concerne la « dérogation *de minimis* » mentionnée au paragraphe 15 du dispositif de la Résolution A37-17/2, la délégation chinoise est d'avis que le concept de « dérogation *de minimis* » ne s'applique pas aux pays développés. L'Organisation de l'aviation civile internationale devrait donc inciter les pays développés à prendre des mesures spéciales pour mettre en œuvre les dispositions concernant ce type de dérogation. Ainsi, les pays en développement dont les activités n'atteignent pas le seuil de *minimis* bénéficieraient d'avantages réels, au lieu de recevoir un chèque en blanc qu'il leur est impossible d'encaisser.

En ce qui concerne « l'établissement et la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché (MBM) » dont parle le paragraphe 14 du dispositif de la Résolution A/37-17/2, la délégation chinoise est d'avis que les MBM ne peuvent être appliquées qu'en vertu d'une entente et d'un consensus.

En conséquence, la délégation chinoise formule, par les présentes, une réserve à propos des paragraphes 6, 14 et 15 du dispositif de la Résolution A37-17/2 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques, et elle demande que la déclaration ci-dessus soit officiellement consignée dans le rapport de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Réf. : 435/10

Montréal, le 18 octobre 2010

Monsieur le Secrétaire général,

Veillez trouver ci-joint le texte de la Déclaration de la Fédération de Russie au sujet de la Résolution A37-17/22, qui a été fait le 8 octobre 2010 à la séance plénière de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de ma haute considération.

[signature]

A.A. Novgorodov
Représentant de la Fédération de Russie
auprès de l'OACI

Pièce jointe : 1 page

Monsieur Raymond Benjamin
Secrétaire général

**Déclaration de réserve formulée par la Fédération de Russie
au sujet de la Résolution A37-17/2 intitulée : « Exposé récapitulatif de la politique
permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de
l'environnement — Changements climatiques »**

Étant donné qu'il n'y a pas de nécessité flagrante d'appliquer des mesures fondées sur le marché avant 2020 dans le contexte des « objectifs ambitieux mondiaux » concernant la réduction des émissions de CO₂, la Fédération de Russie demande instamment aux États contractants de s'abstenir de toute application unilatérale de mesures fondées sur le marché.

Étant donné que le principe de « non-discrimination » a été supprimé du texte de la résolution, et que cette résolution, dans la version soumise à l'Assemblée aux fins d'approbation, tolère les « fuites de carbone » et les « distorsions du marché », la Fédération de Russie n'exclut pas le recours à des mesures de rétorsion adéquates, par d'autres États contractants, envers des exploitants d'États contractants qui appliquent unilatéralement des mesures fondées sur le marché.

En outre, la Fédération de Russie s'abstiendra d'appliquer le principe *de minimis* (paragraphe 12 et 15 du dispositif de la résolution) jusqu'à ce que l'OACI ait élaboré tous les aspects du concept de l'application de ce principe.

Déclaration interprétative

Fermement engagée à faire avancer l'aviation internationale, la République de Singapour est venue à cette Assemblée en vue de parvenir à une résolution consensuelle sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Nous avons donc fait preuve de souplesse dans les discussions et les travaux portant sur les questions essentielles, afin de parvenir à un consensus au sujet d'un train de mesures axé sur les besoins et les préoccupations de tous les États membres de l'OACI, et notamment les États des pays en développement. Certes, nous pensons tous que l'OACI devrait conserver son rôle prépondérant dans la lutte contre les émissions de gaz de l'aviation internationale et dans la protection de l'environnement. En outre, nous allons tous bientôt parvenir à une résolution consensuelle, sauf à propos des quatre paragraphes mis en lumière par le Président de l'Assemblée.

L'une des dispositions de la Résolution pour lesquelles nous avons témoigné de la plus grande souplesse est le paragraphe 15 sur l'application d'une dérogation *de minimis* pour les mesures fondées sur le marché (MBM). Notant que ce paragraphe sera discuté plus en détail par le Conseil de l'OACI, nous aimerions lui en donner notre interprétation pour qu'il en tienne compte en vue de réduire au minimum les distorsions du marché.

À notre avis, l'application d'une dérogation *de minimis* à une MBM a pour but de favoriser les exploitants peu actifs dans le domaine de l'aviation internationale, en leur épargnant des coûts excessifs. Par conséquent, dans l'établissement d'un seuil pour cette dérogation, il y aurait tout avantage à la fonder sur la tonne-kilomètre payante (TKP) des exploitants d'aéronefs, et non pas strictement sur la TKP des États. Selon nous, la TKP des États n'est qu'un substitut de la TKP des exploitants, car il est très probable que dans les États où la TKP est très faible, la TKP des exploitants le soit aussi. À cet égard, en appliquant une dérogation *de minimis* à des exploitants d'aéronefs, le seuil *de minimis* devrait être fixé à un niveau conçu pour couvrir seulement les exploitants qui ont vraiment besoin de cette dérogation. La TKP d'un exploitant reflète mieux sa part du marché et sa consommation de carburant. La TKP est donc la mesure la plus valable pour juger le bien-fondé d'une dérogation à une MBM.

LA REPRÉSENTANTE DES ÉTATS ARABES UNIS
AU CONSEIL DE L'ORGANISATION DE
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

le 10 novembre 2010

Monsieur Raymond Benjamin
Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
999, rue University
Montréal (Québec)
Canada

Réf. : 37^e session de l'Assemblée de l'OACI – Résolution 17/2 – Réserve EAU

Monsieur le Secrétaire général,

Le gouvernement des Émirats arabes unis (EAU) a le plaisir de vous écrire au sujet de la Résolution 17/2 intitulée « *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques* » (Résolution 17/2), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à sa 37^e session, le vendredi 8 octobre 2010.

À la dernière session de cette Assemblée, la délégation des EAU a formulé oralement une réserve explicite au sujet du paragraphe 15 de la Résolution 17/2. Cette réserve a été exprimée en arabe. Par souci de clarté et pour éviter les divergences liées à la traduction, les EAU seraient très reconnaissants au Secrétariat de l'OACI de bien vouloir consigner sa réserve officielle à l'égard de la Résolution 17/2 dans les termes suivants :

« Les EAU considèrent le paragraphe 15 de cette résolution comme contradictoire et incompatible avec la *Convention de Chicago* ».

Les EAU vous sont très obligés de bien vouloir examiner cette question.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Aysha ak Hamili
Représentante des EAU
au Conseil de l'OACI

**LE REPRÉSENTANT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
AUPRÈS DU CONSEIL DE L'ORGANISATION
DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

TÉLÉPHONE
(514) 954-8304

Bureau 14.10
999, RUE UNIVERSITY
MONTRÉAL (QUÉBEC),
CANADA
H3C 5J9

20 octobre 2010

Monsieur Raymond Benjamin
Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Monsieur le Secrétaire général,

Veillez trouver ci-joint le document intitulé « Déclaration de réserve des États-Unis au sujet de la Résolution 17/2 intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques. »

Si je puis encore vous être utile en quelque manière, n'hésitez pas à me contacter au poste 8304.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

(signature)
Duane E. Woerth
Ambassadeur

Pièce jointe

**Déclaration de réserve des États-Unis d'Amérique au sujet de la
Résolution A37-17/2 intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente
et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection
de l'environnement — Changements climatiques »**

L'enjeu des changements climatiques est l'un des plus fondamentaux qui s'impose à l'aviation internationale. À cet égard, les États-Unis appuient le rôle essentiel de l'OACI dans la conception d'une approche collective mondiale qui permette de traiter la contribution de l'aviation internationale au changement climatique sans empêcher l'expansion durable de l'industrie aéronautique. Les États-Unis se sont engagés à limiter ou à réduire les incidences des émissions de gaz à effet de serre sur le climat mondial. Heureusement, nous ne sommes pas les seuls à cultiver cette optique : d'autres États membres l'ont approuvée lors de sessions précédentes de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les États-Unis ont beaucoup contribué, chez eux comme avec leurs partenaires de l'OACI, à mettre en œuvre toute une série de programmes conçus pour réduire nos émissions. À cette fin, ils ont misé sur les progrès scientifiques, les innovations dans des technologies aéronautiques, les améliorations dans la gestion du trafic aérien et l'efficacité opérationnelle, ainsi que sur l'invention de carburants de remplacement durables pour l'aviation. Ces programmes appuieront nos efforts en faveur de l'objectif mondial de croissance carboneutre.

Lors de la 37^e session de son Assemblée, l'OACI a fait de grands progrès vers la création d'une approche collective mondiale de l'aviation internationale et des changements climatiques. En fait, la Résolution A37-17/2 présente un grand nombre d'avancées décisives, mais ce travail n'est pas terminé.

Dès le début, les États-Unis ont fait savoir que les divers éléments de la Résolution A37-17/2 devaient être considérés comme un tout. Les États-Unis, parmi d'autres pays, ont cherché un terrain d'entente pour obtenir des compromis qui mèneraient à un accord complet sur une approche globale. Nos négociations n'ayant pas abouti, nous devons encore travailler à cette résolution pour parvenir à un ensemble équilibré. Nous nous sommes engagés à participer pleinement à ces efforts en vue de formuler une résolution marquée par une approche mondiale ambitieuse. À cette fin, les éléments de la résolution doivent être équilibrés, et notamment les suivants : le niveau d'ambition de l'objectif mondial à moyen terme; l'obligation évidente, pour les États, d'entreprendre des négociations constructives en vue d'appliquer des mesures fondées sur le marché (MBM); le seuil à fixer pour appliquer un concept *de minimis* à la participation prévue des États à l'effort mondial, et l'application de MBM aux exploitants des États dont les activités n'atteignent pas le seuil *de minimis*; et enfin l'aide technique aux États ayant des besoins spéciaux.

Le caractère collectif de l'objectif de croissance carboneutre exprimé par le paragraphe 6 de la résolution, reflète l'importance mondiale du traitement des émissions de l'aviation internationale. D'après les données sur les émissions accumulées par cette aviation depuis quarante ans, les transports aériens internationaux – ceux des pays en développement comme ceux des pays développés – contribuent beaucoup à l'aggravation du problème.

En outre, il est important de rappeler que la Résolution A-37-17/2 formule un but collectif, en termes généraux et sans obligation ni exigence contraignante pour des États en particulier. La résolution encourage les mesures fondées sur les conjonctures et les capacités nationales des États.

Les États-Unis réitèrent leur réserve au sujet des paragraphes suivants de la Résolution A37-17/2 :

- 1) Paragraphe 6 : Nous sommes préoccupés par un certain nombre de conditions attachées au but à moyen terme adopté dans ce paragraphe. À notre avis, plusieurs des conditions formulées aux alinéas a) à e) vont trop loin. En particulier, nous sommes opposés à l'alinéa c), qui minerait la volonté d'une intervention mondiale, distinguerait à tort entre les États membres de l'OACI – ce qui serait contraire à la Convention de Chicago – et pourrait compromettre le rendement des efforts de la communauté internationale en matière d'environnement. Les États-Unis rappellent aussi que nous visions, pour 2020, en matière de croissance carboneutre, un but plus ambitieux et plus réaliste qu'en 2005. Nous constatons aussi qu'un groupe de pays développés et en développement souhaitent prendre des mesures, et que les émissions d'un groupe de pays développés et en développement continueront de s'accroître. Comme on l'a mentionné, les États-Unis ont déjà pris des mesures ambitieuses en faveur de la croissance carboneutre. Les États-Unis sont d'avis qu'il faut revoir le paragraphe 6 de la Résolution A37-17/2, notamment pour ce qui concerne la caractérisation des efforts de tous les États.
- 2) Paragraphe 15 : Les États-Unis appuient le concept *de minimis* qui sous-tend les grandes réponses attendues à la question de savoir si les États devraient contribuer au projet de croissance carboneutre. Nous notons cependant qu'on n'a pas encore répondu aux questions concernant l'application du concept aux MBM. Sa mise en œuvre exige plus de discussions et de précisions, et sa valeur devrait être examinée en fonction de l'équilibre de tous les éléments de l'ensemble. C'est pourquoi les États-Unis sont d'avis que le paragraphe 15 de la Résolution A37-17/2 exige plus de travail.
- 3) Annexe traitant des principes fondés sur le marché : Nous avons un certain nombre de préoccupations au sujet des principes qui figurent en Annexe à cette Résolution et touchent l'application de mesures fondées sur le marché. Sur divers points, les principes actuels sont mal définis, trop prescriptifs ou difficilement applicables aux réalités de l'aviation internationale. C'est pourquoi les États-Unis sont d'avis que l'Annexe de la Résolution 137-17/2 exige plus de travail.

La Résolution A37-17/2 forme un tout. Comme nous l'avons dit, nous apprécions les efforts consacrés à l'élaboration de cette résolution, mais nous persistons à croire que la création d'un ensemble équilibré et efficace exige plus de travail. C'est pourquoi les États-Unis attendent avec intérêt de travailler avec d'autres États membres de l'OACI sur toutes les questions formulées dans la résolution, et notamment sur les questions exposées ci-dessus. Leur but est de trouver, dans un esprit de collaboration, des solutions qui favoriseront l'expansion durable de l'aviation internationale.