



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Question 17 : Protection de l'environnement

#### FAITS NOUVEAUX SURVENUS DANS D'AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès réalisés depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée sur la protection de l'environnement dans d'autres organismes des Nations Unies. Elle contient des renseignements sur les faits nouveaux émanant du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Les renseignements relatifs à la coopération de l'OACI avec le Groupe de la gestion de l'environnement des Nations Unies (EMG) sur l'Initiative pour un climat neutre de l'ONU figurent dans une note distincte de l'Assemblée (A37-WP/22, *Initiative de neutralité climatique des Nations Unies*).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à reconnaître les progrès accomplis par l'Organisation dans le renforcement de sa coopération avec les autres organismes des Nations Unies, en particulier dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, comme le demande la Résolution A36-22 de l'Assemblée, Appendice I et Appendice J ;
- à appuyer la poursuite de la coopération de l'Organisation avec d'autres organismes des Nations Unies ;
- à prendre en compte les renseignements de la présente note en vue de l'actualisation de la Résolution A36-22 de l'Assemblée.

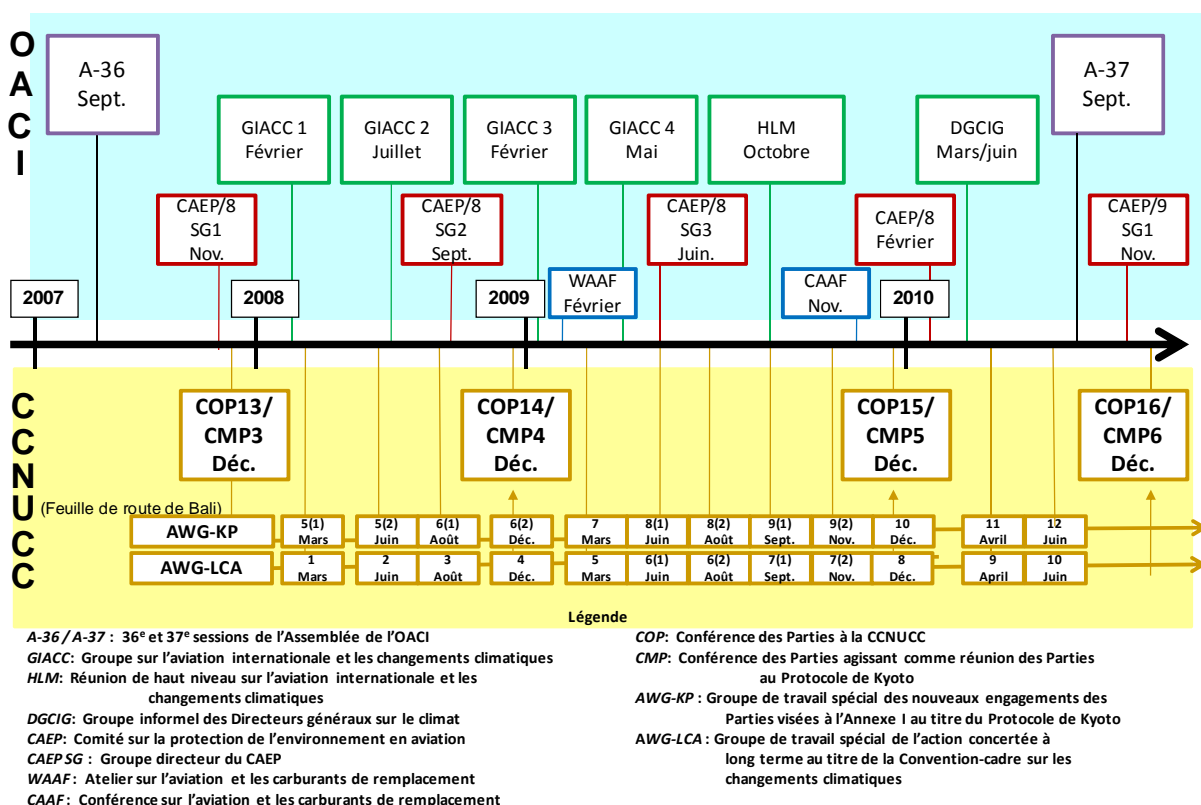
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C, <i>Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement</i> .
<i>Incidences financières</i>	Les décisions émanant d'autres organismes des Nations Unies pourraient avoir des incidences financières pour l'OACI, qui seront absorbées par le Programme ordinaire ou par des contributions volontaires.
<i>Références :</i>	A37-WP/22, <i>Initiative de neutralité climatique des Nations Unies</i> A37-WP/23, <i>Aviation et carburants de remplacement</i> A37-WP/25, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</i>

## 1. FAITS NOUVEAUX SURVENUS DANS LE PROCESSUS DE LA CCNUCC

### 1.1 Feuille de route de Bali

1.1.1 Lors de la 13<sup>e</sup> session de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP13), tenue en décembre 2007 à Bali (Indonésie), les Parties à la CCNUCC ont lancé un programme complet (communément appelé « Feuille de route de Bali<sup>1</sup> ») pour permettre l'élaboration d'un futur accord sur les changements climatiques à la COP15 en décembre 2009.

Figure 1. Processus de négociations sur les changements climatiques



1.1.2 La Figure 1 illustre le processus de la CCNUCC qui englobe les sessions annuelles de la COP, la CMP et leurs organes subsidiaires, ainsi que le processus de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques depuis la dernière Assemblée. L'AWG-KP est un organe subsidiaire de la CMP, qui a été établi pour examiner les engagements des Parties visées à l'Annexe I au-delà de la première période d'engagement au titre du Protocole de Kyoto (2008-2012). L'AWG-LCA est un organe subsidiaire de la COP ayant pour tâche de permettre la mise en œuvre intégrale, effective et durable de la Convention par le biais d'une action concertée à long terme jusqu'en 2012 et au-delà [Plan d'action de Bali (BAP)]. Le BAP est axé sur cinq éléments principaux : une vision commune pour une action concertée à long terme, des actions d'atténuation de la part des pays développés et des pays en développement, des actions d'adaptation, les besoins d'investissement et financiers, et l'élaboration, la généralisation, la diffusion et le transfert de technologie.

<sup>1</sup> Comprend le Plan d'action de Bali (élaboré pour combattre les changements climatiques au titre de la Convention) et la poursuite du processus des négociations sur de nouveaux engagements pour les Parties visées à l'Annexe I, au titre du Protocole de Kyoto.

## 1.2 **Débats sur les « combustibles de soute » avant Copenhague**

1.2.1 Le terme « combustible de soute » renvoie aux combustibles utilisés par le secteur des transports aériens et maritimes internationaux. La question de savoir comment s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des combustibles de soute a figuré à l'ordre du jour du processus de négociations de la CCNUCC à la fois dans le cadre de l'AWG-KP et de l'AWG-LCA.

1.2.2 Au cours des négociations, les parties ont débattu du moyen de concilier le principe de non-discrimination énoncé dans la Convention de Chicago avec les principes relatifs aux responsabilités communes mais différenciées (RCMD) et aux capacités respectives inscrits dans la CCNUCC et le Protocole de Kyoto. Concernant les objectifs de réduction des émissions pour ces secteurs, des Parties préconisent des négociations dans le cadre de la CCNUCC, tandis que d'autres appuient la coordination de tous les aspects des travaux sur les combustibles de soute par l'OACI et l'OMI. À cela s'ajoute la question de savoir quelles Parties (toutes ou seulement les Parties visées à l'Annexe I) devraient s'engager à atteindre les objectifs.

1.2.3 En ce qui concerne les moyens d'assurer la mise en œuvre, les négociations se sont axées sur : le recours éventuel à des approches collaboratives sectorielles et à des mesures spécifiques au secteur de l'aviation internationale ; la possibilité de mettre en place des instruments pour financer les activités d'atténuation et d'adaptation en se servant des fonds recueillis au moyen de politiques fiscales (par ex. : des prélèvements) visant l'aviation internationale.

## 1.3 **Conférence de Copenhague sur les changements climatiques**

1.3.1 La COP15 s'est tenue conjointement avec la CMP5 et les sessions de leurs organes subsidiaires en décembre 2009 à Copenhague (Danemark). La majorité des débats ont porté sur de nouveaux engagements des pays développés, le rôle des pays en développement dans un futur accord sur les changements climatiques, le financement des activités d'adaptation et assez peu sur les actions d'atténuation.

1.3.2 Des questions concernant la transparence et la nécessité de garantir un processus démocratique ont été soulevées, particulièrement durant la deuxième semaine. La majorité des Parties ont insisté pour que seuls les textes élaborés par l'AWG-KP et l'AWG-LCA servent de base à la poursuite des débats, mais d'autres ont jugé que des groupes de rédaction politiques plus restreints permettraient d'avancer. Des négociations informelles de haut niveau à l'étape finale se sont traduites par un accord politique désigné « Accord de Copenhague » (Décision 2/CP.15 : Appendice A de la présente note) et la plénière de clôture de la Conférence est convenue de « prendre note » de l'Accord.

1.3.3 L'OACI a fourni à la Conférence des exposés sur ses réalisations par le biais de la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (voir la note A37-WP/25) et la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (voir la note A37-WP/23).

1.3.4 À l'AWG-LCA8, un groupe informel a entrepris le travail de rédaction des « décisions de la COP15 » sur les combustibles de soute. La majorité des Parties ont exprimé leur soutien à des actions mondiales dans le cadre de l'OACI et de l'OMI. Des Parties ont demandé que soit établi un texte clair sur les RCMD, tandis que d'autres ont demandé que soient fixés des objectifs précis de réduction des émissions pour ces secteurs.

1.3.5 En raison de la situation complexe et du besoin de faire avancer l'ensemble des négociations, il n'y a pas eu de réunion de groupe informel sur les combustibles de soute à l'étape finale de la Conférence. Les Parties ont demandé à l'AWG-KP et l'AWG-LCA de poursuivre leurs travaux pour examen par la COP16 et la CMP6 en décembre 2010, au Mexique. Le projet de texte préparé par le groupe informel sur les combustibles de soute a été reproduit par le Secrétariat de la CCNUCC (FCCC/CP/2010/2 : Appendice B de la présente note) pour appuyer les travaux de l'AWG-LCA pour la COP16. Durant les pourparlers sur les changements climatiques d'avril et juin 2010, il n'y a pas eu de progrès substantiel au chapitre des combustibles de soute, et deux sessions supplémentaires sont prévues en 2010, avant la COP16 et la CMP6.

1.3.6 Dans le cadre des travaux permanents au sein du système des Nations Unies concernant les changements climatiques, le Secrétaire général de l'ONU a constitué un Groupe consultatif de haut niveau sur le financement de la lutte contre les changements climatiques pour donner suite à l'Accord de Copenhague en étudiant la contribution des sources possibles de recettes, y compris des autres sources de financement, à la réalisation des objectifs de mobilisation de 100 milliards USD par année d'ici 2020, en vue de jouer un rôle dans la prise d'une décision appropriée à la COP16. Il convient de noter que le Groupe consultatif examine des options concernant des instruments fiscaux qui pourraient s'appliquer à l'aviation internationale.

## **2. FAITS NOUVEAUX SURVENUS À L'OMI**

2.1 L'Organisation maritime internationale (OMI), par le biais de son Comité de protection du milieu marin (CPMM), s'est également penchée sur sa stratégie d'atténuation complète, qui consiste en des mesures techniques, opérationnelles et fondées sur le marché, pour s'attaquer aux émissions de GES provenant du transport maritime international.

2.2 En juillet 2009, le MEPC59 a mis au point un ensemble de mesures techniques et opérationnelles pour réduire les émissions de GES provenant du transport maritime international, notamment : des lignes directrices provisoires sur la méthode de calcul et la vérification volontaire de l'indice nominal de rendement énergétique pour les nouveaux navires, des directives sur l'élaboration d'un Plan de gestion du rendement énergétique des navires et des lignes directrices pour l'utilisation volontaire de l'indicateur opérationnel de rendement énergétique pour les navires existants et les nouveaux. Ces mesures sont actuellement mises en œuvre sur une base facultative.

2.3 Le MEPC59 a admis que les mesures techniques et opérationnelles ne suffiraient pas à réduire de manière satisfaisante les émissions de GES provenant du transport maritime international et qu'une mesure fondée sur le marché était nécessaire dans le cadre d'un ensemble complet de mesures d'atténuation. Un débat en profondeur sur les mesures fondées sur le marché s'est tenu et le Comité est convenu d'un plan de travail aboutissant en 2011.

2.4 En mars 2010, le MEPC60 a conclu qu'en ce qui concerne les mesures techniques et opérationnelles il restait du travail à faire avant qu'il puisse achever l'examen de leur application obligatoire. Il est également convenu de mettre sur pied un groupe d'experts pour entreprendre une étude de faisabilité et une évaluation des incidences des propositions de mesures fondées sur le marché pour le transport maritime international, qui seront examinées par le MEPC61 en septembre 2010. Les mesures fondées sur le marché proposées que le groupe d'experts étudie comprennent : un fonds international consacré aux émissions de GES provenant du transport maritime international, un régime mondial

d'échange de droits d'émission et un régime d'échange des crédits lié à des normes de rendement énergétique.

### 3. FAITS NOUVEAUX SURVENUS AU GIEC

3.1 Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a entrepris la préparation du 5<sup>e</sup> rapport d'évaluation (AR5), qui devrait être prêt en 2014.

3.2 L'OACI a participé au processus du GIEC pour veiller à ce que les questions concernant l'aviation et les changements climatiques soient abordées dans l'AR5. L'OACI a en particulier demandé que l'AR5 explore davantage les effets des émissions provenant de l'aviation autres que le CO<sub>2</sub>, mette à jour les tendances des émissions de GES provenant de l'aviation, prenne en considération les derniers travaux de l'OACI sur les mesures d'atténuation, et se penche sur l'analyse du cycle de vie des avantages environnementaux de l'utilisation des carburants de remplacement en aviation, en tenant compte des questions intersectorielles.

### 4. CONCLUSION

4.1 Depuis la dernière session de l'Assemblée, le contact a été maintenu avec les autres organismes de l'ONU, afin de mieux comprendre, d'un point de vue scientifique, les incidences de l'aviation sur l'environnement et d'explorer la coopération et la synergie en matière d'élaboration de politiques pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation. Ces faits nouveaux sont consignés dans une note de travail distincte de l'Assemblée (voir la note A37-WP/25).

4.2 Le fait qu'aucune décision spécifique sur la façon de s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale n'a été prise durant la COP15 donne à l'OACI l'occasion de s'avancer davantage sur la voie des recommandations de sa Réunion de haut niveau et de la Conférence sur les carburants de remplacement, ce qui lui permettra d'apporter une contribution significative au processus de négociation sur un futur accord sur les changements climatiques.

-----

## APPENDICE A

### **Décision 2/CP.15** **Accord de Copenhague** (Extrait de FCCC/CP/2009/11/Add.1 du 30 mars 2010)

(. . .)

*La Conférence des Parties,*

*Prend note* de l'Accord de Copenhague du 18 décembre 2009.

#### **Accord de Copenhague**

**Nous, les chefs d'État, chefs de gouvernement, ministres et autres chefs des délégations ci-après présents à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques de 2009 à Copenhague :** Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Bahamas, Bangladesh, Bélarus, Belgique, Bénin, Bhoutan, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Cambodge, Canada, Chili, Chine, Chypre, Colombie, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Djibouti, Émirats arabes unis, Érythrée, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Éthiopie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Gabon, Géorgie, Ghana, Grèce, Guatemala, Guinée, Guyana, Hongrie, Îles Marshall, Inde, Indonésie, Irlande, Islande, Israël, Italie, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kiribati, Lesotho, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Maldives, Mali, Malte, Maroc, Mauritanie, Mexique, Monaco, Mongolie, Monténégro, Namibie, Népal, Norvège, Nouvelle-Zélande, Palaos, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Portugal, République centrafricaine, République de Corée, République de Moldova, République démocratique du Congo, République démocratique populaire lao, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Saint-Marin, Samoa, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Swaziland, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Union européenne, Uruguay et Zambie,

*Soucieux* d'atteindre l'objectif ultime de la Convention tel qu'il est énoncé à l'article 2 de celle-ci,

*Guidés* par les principes et les dispositions de la Convention,

*Notant* les résultats des travaux effectués par les deux groupes de travail spéciaux,

*Souscrivant* à la décision 1/CP.15 relative au Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme et à la décision 1/CMP.5 qui demande au Groupe de travail spécial des nouveaux engagements des Parties visées à l'annexe I au titre du Protocole de Kyoto de poursuivre ses travaux,

*Sommes convenus* du présent Accord de Copenhague qui prend effet immédiatement.

1. Nous soulignons que les changements climatiques représentent un des plus grands défis de notre temps. Nous confirmons notre ferme volonté politique de lutter sans tarder contre ces changements conformément au principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives. Pour atteindre l'objectif ultime de la Convention consistant à stabiliser les concentrations de gaz à effet de

---

<sup>2</sup> Les traductions française, espagnole, russe, arabe et chinoise ont été fournies par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique, nous entendons, compte tenu de l'opinion scientifique selon laquelle la hausse de la température mondiale devrait être limitée à 2° C, renforcer notre action concertée à long terme visant à combattre les changements climatiques, sur la base de l'équité et dans l'optique d'un développement durable. Nous sommes conscients des lourdes conséquences des changements climatiques et de l'impact que des mesures de certaines des Parties énumérées ci-dessus ont fait part dans leurs communications au secrétariat d'interprétations précises de la nature de l'Accord et de questions connexes, sur la base desquelles elles ont accepté d'être mentionnées ici.

2. Nous nous accordons à penser qu'une forte diminution des émissions mondiales s'avère indispensable selon les données scientifiques et comme l'a établi le quatrième rapport d'évaluation du GIEC, en vue de réduire ces émissions pour que la hausse de la température de la planète reste inférieure à 2° C, et entendons prendre, pour atteindre cet objectif, des mesures cadrant avec les données scientifiques et fondées sur l'équité. Nous devrions coopérer pour parvenir dans les meilleurs délais au plafonnement des émissions mondiales et nationales, en reconnaissant qu'il faudra plus de temps aux pays en développement pour atteindre le pic des émissions et en se rappelant que le développement social et économique et l'élimination de la pauvreté sont les priorités premières et essentielles de ces pays et qu'une stratégie de développement à faible taux d'émission est indispensable pour conférer à celui-ci un caractère durable.

3. Tous les pays sont confrontés au défi que représentent l'adaptation aux effets néfastes des changements climatiques et l'impact potentiel de mesures de riposte. Il faut d'urgence renforcer l'action engagée en matière d'adaptation et la coopération internationale dans ce domaine pour assurer la mise en œuvre de la Convention en rendant possible et en soutenant l'application de mesures d'adaptation propres à réduire la vulnérabilité et à accroître la résilience des pays en développement, notamment ceux qui sont particulièrement exposés, et surtout les pays les moins avancés, les petits États insulaires en développement et les pays d'Afrique. Nous estimons que les pays développés doivent prévoir des ressources financières adéquates, prévisibles et pérennes, des technologies et un renforcement des capacités à l'appui de la mise en œuvre de mesures d'adaptation dans les pays en développement.

4. Les Parties visées à l'annexe I s'engagent à réaliser, individuellement ou conjointement, les objectifs chiffrés fixés en matière d'émissions pour l'ensemble de l'économie pour 2020, qu'elles doivent soumettre au secrétariat d'ici au 31 janvier 2010 sous la forme indiquée à l'appendice I et que le secrétariat rassemblera dans un document de la série INF. Les Parties visées à l'annexe I qui sont parties au Protocole de Kyoto renforceront encore à cet égard les réductions d'émissions lancées par le Protocole de Kyoto. Les réductions opérées et les moyens de financement fournis par les pays développés seront mesurés, notifiés et vérifiés conformément aux lignes directrices existantes et à celles que pourrait adopter la Conférence des Parties, la comptabilisation de ces objectifs et de ces moyens de financement devant être rigoureuse, fiable et transparente.

5. Les Parties non visées à l'annexe I de la Convention appliqueront des mesures d'atténuation, notamment celles qu'elles doivent soumettre au secrétariat d'ici au 31 janvier 2010 sous la forme indiquée à l'appendice II et que le secrétariat rassemblera dans un document de la série INF, conformément aux paragraphes 1 et 7 de l'article 4 et dans l'optique du développement durable. Les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement peuvent prendre des mesures à titre volontaire et avec un appui. Les mesures d'atténuation prises ultérieurement et envisagées par les Parties non visées à l'annexe I, y compris les rapports nationaux d'inventaire, sont communiquées tous les deux ans dans les communications nationales conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 12, suivant les lignes directrices qu'adoptera la Conférence des Parties. Les mesures d'atténuation

mentionnées dans les communications nationales ou communiquées sous une autre forme au secrétariat seront ajoutées à la liste figurant à l'appendice II. Les mesures d'atténuation prises par les Parties non visées à l'annexe I seront mesurées, notifiées et vérifiées au niveau national, le résultat obtenu étant présenté tous les deux ans dans leurs communications nationales. Les Parties non visées à l'annexe I communiqueront des renseignements sur la mise en œuvre de leurs mesures dans les communications nationales, des dispositions étant prises en vue de consultations et d'analyses au niveau international selon des lignes directrices clairement définies permettant de respecter la souveraineté nationale. Les mesures d'atténuation appropriées au niveau national pour lesquelles un appui international est sollicité seront consignées dans un registre, tout comme les technologies, les moyens de financement et l'appui au renforcement des capacités correspondants. Les mesures bénéficiant d'un appui seront ajoutées à la liste figurant à l'appendice II. Les mesures d'atténuation appropriées au niveau national qui bénéficient d'un appui seront mesurées, notifiées et vérifiées au niveau international conformément aux lignes directrices adoptées par la Conférence des Parties.

6. Nous reconnaissons combien il est crucial de réduire les émissions résultant du déboisement et de la dégradation des forêts et de renforcer les absorptions d'émissions de gaz à effet de serre par les forêts et sommes conscients de la nécessité de prévoir des incitations positives en faveur de telles mesures par la mise en place immédiate d'un mécanisme, comprenant l'initiative REDD-plus, qui permette de mobiliser des ressources financières auprès des pays développés.

7. Nous décidons de suivre différentes démarches, y compris les possibilités de recourir aux marchés, pour renforcer le rapport coût-efficacité des mesures d'atténuation et promouvoir celles-ci. Il faudrait offrir des incitations aux pays en développement, en particulier à ceux qui ont une économie peu polluante, pour qu'ils conservent un mode de développement à faibles émissions.

8. Un financement accru, nouveau et additionnel, prévisible et adéquat ainsi qu'un meilleur accès à celui-ci devraient être fournis aux pays en développement, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, pour permettre et soutenir une action renforcée concernant à la fois l'atténuation, y compris d'importants moyens financiers pour réduire les émissions résultant du déboisement et de la dégradation des forêts (REDD-plus), l'adaptation, la mise au point et le transfert de technologies, ainsi que la création de capacités, en vue d'une application renforcée de la Convention. L'engagement collectif des pays développés consiste à fournir des ressources nouvelles et additionnelles, englobant le secteur forestier et des apports d'investissements par les institutions internationales, de l'ordre de 30 milliards de dollars pour la période 2010-2012, en les répartissant de manière équilibrée entre l'adaptation et l'atténuation. Le financement de l'adaptation sera destiné en priorité aux pays en développement les plus vulnérables, dont les pays les moins avancés, les petits États insulaires en développement et les pays d'Afrique. Dans l'optique de mesures concrètes d'atténuation et d'une mise en œuvre transparente, les pays développés adhèrent à l'objectif consistant à mobiliser ensemble 100 milliards de dollars par an d'ici à 2020 pour répondre aux besoins des pays en développement. Ce financement proviendra de diverses sources, publiques et privées, bilatérales et multilatérales, y compris d'autres sources de financement. De nouveaux moyens de financement multilatéraux en faveur de l'adaptation seront fournis par le biais de dispositifs financiers efficaces et rationnels, assortis d'une structure de gouvernance prévoyant une représentation égale des pays développés et des pays en développement. Une part appréciable de ce financement devrait être acheminée par l'intermédiaire du Fonds vert de Copenhague pour le climat.

9. À cet effet, un groupe de haut niveau sera constitué sous la direction de la Conférence des Parties, à laquelle il devra rendre compte, pour étudier la contribution des sources possibles de recettes, y compris des autres sources de financement, à la réalisation d'un tel objectif.



10. Nous décidons qu'il est constitué un Fonds vert de Copenhague pour le climat, en tant qu'entité chargée d'assurer le fonctionnement du mécanisme financier de la Convention, en vue de soutenir dans les pays en développement des projets, des programmes, des politiques et d'autres activités, concernant l'atténuation, y compris l'initiative REDD-plus, l'adaptation, le renforcement des capacités et la mise au point et le transfert de technologies.

11. Afin de renforcer l'action engagée dans le domaine de la mise au point et du transfert de technologies, nous décidons de créer un mécanisme technologique chargé d'accélérer la mise au point et le transfert de technologies à l'appui de mesures d'adaptation et d'atténuation qui suivront une démarche impulsée par les pays et seront fondées sur la situation et les priorités nationales.

12. Nous demandons que la mise en œuvre du présent accord fasse l'objet d'une évaluation d'ici à 2015, notamment à la lumière de l'objectif ultime de la Convention. Cela impliquerait d'envisager de renforcer l'objectif à long terme en tenant compte de divers éléments fournis par les travaux scientifiques, en ce qui concerne en particulier une hausse des températures de 1,5° C.

(...)

-----

## APPENDICE B

**Travaux effectués par la Conférence des Parties à sa quinzième session  
sur la base du rapport du Groupe de travail de l'action concertée  
à long terme au titre de la Convention  
(Extrait de FCCC/CP/2010/2 du 11 février 2010)**

(...)

### Annexe I

**Résultats des travaux du Groupe de travail spécial de  
l'action concertée à long terme au titre de la Convention**

(...)

**C. Démarches générales et mesures propres à limiter et réduire les émissions de gaz à effet de serre  
provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes internationaux  
(paragraphe 32 révisé du texte figurant à l'annexe I A du document FCCC/AWGLCA/2009/17)**

Le présent texte a été établi par les cofacilitateurs des consultations informelles menées dans le cadre des travaux du Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention et a été distribué aux Parties lors d'une réunion du groupe de contact chargé de la question de l'action concertée à long terme tenue le 17 décembre 2009.

[*Convient*

32. Qu'il faudrait s'employer, par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale, respectivement, à limiter et à réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementées par le Protocole de Montréal provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes [en tenant compte des principes et des dispositions de la Convention,] [à une échelle cadrant avec l'objectif global à long terme défini dans la Vision commune décrite à l'article XX] [, compte tenu de l'appendice xx.]

D'inviter ces organisations à rendre compte à la Conférence des Parties à sa dix-septième session, et à ses organes subsidiaires selon les besoins, et à intervalles réguliers par la suite, des activités, démarches générales et mesures pertinentes mises en place et en cours d'élaboration, des estimations des émissions et des résultats obtenus à cet égard.]

---

<sup>3</sup> Les traductions française, espagnole, russe, arabe et chinoise ont été fournies par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Proposition relative à l'appendice mentionné ci-dessus au paragraphe 32 :

*[La Conférence des Parties*

1. *Encourage* l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale à poursuivre leurs activités tendant à mettre au point des démarches générales et des mesures techniques et opérationnelles pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, et en particulier :

- a) À établir des [objectifs de portée mondiale] à moyen et à long terme suffisamment ambitieux pour l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes, qui devront être atteints par l'application de leurs démarches générales et de leurs mesures, [de 10 % et 20 % respectivement par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2020 ;]
- b) À prendre dûment en considération l'ensemble des dispositions et des principes pertinents de la Convention, notamment le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives et la promotion d'un système économique international favorable et ouvert, et les conditions économiques, géographiques et sociales propres aux pays en développement, sachant que les démarches générales et les mesures techniques et opérationnelles de ce type devraient être adoptées sur la base du consentement mutuel de toutes les Parties concernées et ne devraient pas constituer une discrimination arbitraire et injustifiable ni une entrave déguisée au commerce international ;
- c) À veiller à ce que les démarches générales et mesures de ce type ne conduisent pas à des distorsions de concurrence ni à des fuites de carbone ;
- d) À faire en sorte que les recettes provenant de la mise en œuvre des démarches générales et des mesures de ce type servent à appuyer l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de ces changements dans les pays en développement ;
- e) À favoriser la coopération dans la recherche, la mise au point, l'application et la diffusion, y compris le transfert, de technologies, pratiques, procédés et méthodes dans les transports aériens et maritimes internationaux.]