



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

AVIATION INTERNATIONALE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES — PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

(Note présentée par le Secrétaire général)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Secrétaire général propose une résolution de l'Assemblée destinée à remplacer les Appendices I à L de la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, dans le but de faciliter les délibérations de l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner les éléments d'une résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques, éléments qui sont présentés en appendice, en vue de l'actualisation des Appendices I à L de la Résolution A36-22.

<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 activités en question dans la présente note seront effectuées sous réserve des ressources disponibles dans le budget-programme de 2011-2013 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A37-WP/21, <i>L'aviation civile et l'environnement</i> A37-WP/22, <i>Initiative de neutralité climatique de l'Organisation des Nations Unies</i> A37-WP/23, <i>Aviation et carburants alternatifs</i> A37-WP/24, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale</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> A37-WP/26, <i>Tendances actuelles et futures du bruit et des émissions des aéronefs</i> A37-WP/27, <i>Faits nouveaux survenus dans d'autres organismes des nations unies</i> Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 36^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A36-22, intitulée « *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* ». Depuis, l'OACI et ses États membres, de concert avec l'industrie de l'aviation, ont fait d'importants progrès sur divers aspects de la question concernant l'aviation internationale et les changements climatiques. Leurs travaux ont notamment eu pour résultat que le secteur de l'aviation internationale est le premier et le seul à avoir élaboré un accord mondialement harmonisé sur un objectif pour réduire ses émissions de CO₂.

1.2 Les mesures prises par l'Organisation pour donner suite aux demandes sur le sujet formulées dans la Résolution A36-22 sont décrites dans la note A37-WP/25 présentée par le Conseil. Le Conseil a tenu un débat de fond en vue de la préparation d'un projet de résolution sur l'aviation internationale et les changements climatiques, mais il n'a pas été capable de convenir d'un projet de résolution à présenter à l'Assemblée pour examen.

1.3 La présente note a été rédigée pour l'Assemblée et est soumise à l'Assemblée sous la seule responsabilité et autorité du Secrétaire général de l'OACI. Elle contient les éléments d'une résolution remplaçant les Appendices I à L de la Résolution A36-22, éléments qui tiennent compte des progrès réalisés par l'Organisation sur la question de l'aviation internationale et des changements climatiques depuis la 36^e session de l'Assemblée ainsi que des travaux récents de l'Organisation en la matière.

2. FAITS NOUVEAUX SURVENUS DEPUIS LA RÉUNION HLM-ENV

2.1 Depuis la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV), tenue en octobre 2009, l'Organisation a mené d'autres activités, et les progrès suivants ont été accomplis sur la question de l'aviation internationale et des changements climatiques :

- a) la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF), tenue en novembre 2009, a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation, en particulier l'utilisation à court terme et à moyen terme de carburants interchangeables, comme solution importante pour réduire les émissions de l'aviation, et elle a adopté un cadre mondial sur la mise au point et la distribution de ces carburants. De nombreux essais en vol et activités de certification ont démontré que les carburants alternatifs interchangeables constituent une solution techniquement valable qui ne nécessitera pas d'apporter des modifications aux aéronefs ou à l'infrastructure de distribution du carburant. Le défi à venir concerne les cadres réglementaires et financiers nécessaires pour garantir que ces carburants seront disponibles en temps utile et en quantités suffisantes pour l'aviation (voir la note A37-WP/23) ;
- b) la huitième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/8), tenue en février 2010, a examiné ses travaux sur la quantification des incidences environnementales du système aéronautique mondial et actualisé les normes et les orientations relatives aux mesures technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché visant à atténuer les incidences. En accord avec la recommandation de la réunion HLM-ENV, la réunion CAEP/8 est convenue d'un

plan pour l'élaboration d'une norme sur les émissions de CO₂ de l'aviation pour examen à la réunion CAEP/9 en 2013 (voir la note A37-WP/21) ;

- c) le Colloque de l'OACI sur l'aviation et les changements climatiques, tenu en mai 2010, a donné l'occasion d'échanger des renseignements et des points de vue sur des solutions technologiques, opérationnelles et économiques, indispensables aux efforts mondiaux pour régler la question de l'aviation et des changements climatiques, et il a contribué à ouvrir la voie au succès des délibérations et décisions de l'Assemblée. Un certain nombre de représentants d'États ont dégagé des thèmes communs pouvant servir de base aux éléments à prendre en compte dans les plans d'action des États à soumettre à l'OACI. Les participants ont traité des incidences que les changements climatiques (élévation du niveau des mers, évolution des précipitations, tempêtes, etc.) pourraient avoir sur les opérations aériennes et l'infrastructure aéroportuaire correspondante, et ils ont insisté sur la nécessité de plus amples études pour évaluer les incidences potentielles. Des représentants des milieux bancaires ont présenté les initiatives et possibilités de financement pour l'aviation.

2.2 Comme l'indique la note A37-WP/25, le Président du Conseil a créé un groupe informel chargé de l'aider à élaborer un projet de résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Le groupe, qui s'est réuni en mars et juin 2010, s'est concentré sur les trois questions clés suivantes, qu'il était possible d'avancer en réponse à la demande de la réunion HLM-ENV :

- a) examen de la possibilité de réaliser des objectifs à moyen et long terme plus ambitieux, notamment une croissance carboneutre et des réductions des émissions dépassant l'objectif mondial d'une amélioration annuelle de 2 % du rendement du carburant jusqu'à 2050 ;
- b) élaboration d'un cadre pour l'application de mesures fondées sur le marché dans le domaine de l'aviation internationale ;
- c) élaboration de mesures visant à aider les États en développement et à faciliter l'accès à des ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités.

2.3 De plus, le groupe a examiné comment incorporer les nouveaux éléments dans le projet de résolution, notamment comment rendre compte des progrès importants réalisés dans la mise au point et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation, comment répondre aux éventuels besoins liés à l'adaptation aux incidences des changements climatiques sur les opérations de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante et comment faire état des travaux de l'OACI qui sont liés à l'initiative carboneutre des Nations Unies (voir la note A37-WP/22).

2.4 Concluant les travaux du groupe informel, le Président a souligné, et tous les membres du groupe sont convenus, que les activités sur l'aviation internationale et des changements climatiques menées dans le cadre de l'OACI devraient être basées sur les quatre grandes conditions suivantes :

- a) aucune obligation ne sera attribuée aux États. L'OACI s'occupera des émissions de l'ensemble du secteur de l'aviation internationale et n'examinera aucune obligation particulière pour les États ou leur aviation intérieure ;

- b) aucune décision prise par l'OACI ne devrait avoir d'effet sur les principes ou les négociations de la CCNUCC. Il y a des différences très claires entre les tâches que l'OACI et la CCNUCC sont chargées d'accomplir. L'OACI s'occupe uniquement de l'aviation internationale, mondiale par nature, et la CCNUCC, des émissions de tous les autres secteurs intérieurs ;
- c) aucune décision ne sera prise en vue de limiter ou ralentir le développement durable de l'aviation internationale conformément aux dispositions de la Convention de Chicago ;
- d) des solutions mondiales seront définies qui seront applicables universellement compte tenu des principes et des dispositions de la Convention de Chicago.

2.5 Aux douzième, treizième et quatorzième séances de sa 190^e session, le Conseil a examiné le projet de texte de la résolution de l'Assemblée, en se concentrant principalement sur les questions qui avaient avancé davantage depuis la réunion HLM-ENV, en particulier sur les dispositions relatives à un objectif à moyen terme et les mesures fondées sur le marché. Le Président a de nouveau insisté sur les quatre conditions clés énoncées au § 2.4, et les membres du Conseil en ont pris acte.

2.6 Au sujet de l'objectif à moyen terme, avant une séance du Conseil, le Secrétariat et les représentants d'un certain nombre d'États membres et de l'industrie de l'aviation ont remis à ce dernier leurs études sur la possibilité d'objectifs plus ambitieux pour le secteur de l'aviation internationale. Au Conseil, un grand nombre de membres ont exprimé leur appui au texte proposé des paragraphes 5, 6 et 7 de l'appendice du dispositif tandis que d'autres ont fait savoir qu'ils ne pouvaient pas l'accepter dans sa forme actuelle.

2.7 Concernant les mesures fondées sur le marché, le Conseil a travaillé sur les principes de telles mesures et sur la disposition relative à l'élaboration d'un mécanisme mondial. Malheureusement, le Conseil n'a pas été en mesure de produire un texte de compromis sur la majorité des principes, et le texte sur lequel il a travaillé a essentiellement été mis entre crochets. Le texte proposé des § 14, 15 et 16 de l'appendice du dispositif est destiné à servir de base pour faciliter la réalisation d'un texte sur lequel un accord peut être conclu à l'Assemblée.

2.8 En ce qui a trait au texte proposé des § 10, 11 et 12 de l'Appendice du dispositif, concernant l'établissement et la soumission à l'OACI de plans d'action par les États, le Secrétariat envisage d'utiliser les ateliers régionaux prévus pour le début de 2011 pour aider les États à établir les plans, par l'échange de renseignements sur les mesures déjà mises en place par des États et l'examen de l'élaboration d'éléments indicatifs sur le sujet.

3. APPROCHE

3.1 Lors de la rédaction du projet de résolution présenté en appendice, on s'est efforcé d'indiquer l'information de référence en fonction de l'accord précédent ou des travaux récents d'où chaque paragraphe proposé provient ou sur lesquels il est basé. L'information de référence comprend notamment les textes suivants :

- a) déclaration et recommandations de la réunion HLM-ENV : indiquées respectivement par « *HLM-DEC* » et « *HLM-REC* » dans l'appendice ;

b) déclaration et recommandations de la CAAF : indiquées respectivement par « *CAAF-DEC* » et « *CAAF-REC* » dans l'appendice ;

c) Résolution A36-22 de l'Assemblée : indiquée par « **A36-22** » dans l'appendice.

3.2 De cette manière, le projet de résolution devrait aider aux délibérations de l'Assemblée.

4. **INCIDENCES FINANCIÈRES DE LA SUITE À DONNER PROPOSÉE**

4.1 Certains éléments du texte proposé en appendice créeront de nouvelles tâches pour le Conseil et le Secrétariat. Il est prévu que les travaux concernant le Secrétariat seront réalisés au moyen des ressources disponibles dans le projet de budget-programme de 2011-2013. Cependant, comme il est difficile de déterminer actuellement dans quelle mesure le Secrétariat sera appelé à effectuer des tâches supplémentaires, des contributions extrabudgétaires pourraient être nécessaires.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION DE LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution 17/xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde, *{tiré de A36-22, Appendice K, premier paragraphe des considérants}*

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable, *{tiré de HLM-DEC, sixième paragraphe des considérants}*

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique, *{tiré de A36-22, Appendice J, premier paragraphe des considérants}*

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (parties à l'Annexe 1) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2), *{tiré de A36-22, Appendice J, troisième paragraphe des considérants}*

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur, *{tiré de HLM-DEC, septième paragraphe des considérants}*

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, *{tiré de A36-22, Appendice I, premier paragraphe des considérants}*

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone, *{tiré de A36-22 Appendice I, deuxième paragraphe des considérants}*

Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, et son cinquième rapport

d'évaluation, qui sera publié en 2014, *{tiré de A36-22 Appendice I, troisième paragraphe des considérants, avec une mise à jour sur le cinquième rapport d'évaluation }*

Notant que l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2° C, *{tiré de HLM-DEC, neuvième paragraphe des considérants}*

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago, *{tiré de HLM-DEC, cinquième paragraphe des considérants, inversé avec le paragraphe ci-dessous}*

Reconnaissant aussi les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto, *{tiré de HLM-DEC, quatrième paragraphe des considérants, inversé avec le paragraphe ci-dessus}*

Reconnaissant que la présente Résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC ou de son Protocole de Kyoto ; *{fondé sur HLM-DEC, § 3}*

Notant que, conformément à la Résolution A36-22, la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques d'octobre 2009 (HLM-ENV/09) a approuvé le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, y compris des objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant, un panier de mesures et les moyens de mesurer les progrès réalisés ; *{1^{re} partie tirée de HLM-DEC, § 1 ; 2^e partie tirée de HLM-DEC, deuxième paragraphe des considérants}*

Reconnaissant qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et qu'il faudra envisager des objectifs plus ambitieux pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable, *{tiré de HLM-DEC, treizième paragraphe des considérants}*

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions, *{tiré de A36-22, Appendice K, cinquième paragraphe des considérants}*

Notant que la réunion HLM-ENV/09 a déclaré que l'OACI établirait pour l'aviation internationale un mécanisme de formulation d'un cadre de mesures fondées sur le marché en tenant compte des conclusions de la réunion HLM-ENV/9 et des résultats de la réunion COP15 de la CCNUCC ainsi que des résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI et de leurs appendices, afin de mener promptement ce mécanisme à bonne fin, *{tiré de HLM-DEC, § 5}*

Notant que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation, *{tiré de CAAF-DEC, § 1}*

Notant aussi que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ; *{tiré de CAAF-DEC, § 2}*

Reconnaissant que les États font face à des circonstances différentes, qu'ils n'ont pas tous les mêmes capacités pour relever les défis posés par les changements climatiques et qu'il est indispensable de leur fournir le soutien nécessaire, particulièrement aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers, *{tiré de HLM-DEC, douzième paragraphe des considérants}*

Affirmant qu'il conviendrait d'élaborer des mesures pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ; *{fondé sur HLM-REC, § 7}*

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 pour en arriver, en 2050, à une réduction de 50 % de ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005, *{tiré de HLM-DEC, onzième paragraphe des considérants}*

Reconnaissant qu'il est nécessaire de surveiller les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante et d'en rendre compte, *{fondé sur la note C-DEC 190/4 (Rapport CAEP/8)}*

Reconnaissant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration d'une méthode commune de calcul des émissions de GES produites par les voyages aériens, *{fondé sur la note C-DEC 190/5 (A37-WP/22)}*

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution 37/xx, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, annule et remplace la Résolution A36-22 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, *{fondé sur A36-22, § 1, 2 et 3, et les notes C-DEC 190/9 et 190/10 (A37-WP/24)}*

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES; *{tiré de A36-22 Appendice J, § 1, alinéa a)}*
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant

compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés *{tiré de A36-22 Appendice J, § 1, alinéa b)}*

- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ; *{tiré de A36-22 Appendice J, § 1, alinéa c) ; le SBSTA a été supprimé.}*

3. *Réitère :*

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ; *{tiré de A36-22 Appendice I, § 1, alinéa a)}*
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aéronefs sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ; *{tiré de A36-22 Appendice K, sixième paragraphe des considérants}*

4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ; *{tiré de HLM-DEC, § 2}*

5. *Décide aussi* que l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement, de la maturité des marchés de l'aviation et de la croissance durable de l'industrie de l'aviation internationale ; *{fondé sur HLM-DEC, § 3, et les délibérations du Conseil}*

6. *Reconnaît* que même si tous les États membres s'efforcent collectivement d'atteindre l'objectif indiqué au § 5, les émissions peuvent augmenter en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions ou d'autres mesures d'atténuation soient mises au point et mises en place ; *{fondé sur les délibérations du Conseil}*

7. *Convient* d'examiner, à sa 38^e session, les progrès réalisés en vue d'atteindre l'objectif indiqué au § 5 à la lumière de nouvelles études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ; *{fondé sur les délibérations du Conseil}*

8. *Demande* au Conseil d'entreprendre d'autres travaux sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, notamment d'explorer la possibilité de réaliser un objectif plus ambitieux qu'une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an de 2021 à 2050, pour examen à la 38^e session de l'Assemblée ; *{fondé sur HLM-DEC, § 3}*

9. *Convient* que les objectifs mentionnés aux § 4 et 5 n'imposeront pas d'obligations précises aux États, et que la mesure dans laquelle les États en développement et les États développés

contribueront à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux dépendra de leurs circonstances et capacités distinctes, ainsi que de la concentration d'émissions de GES dans l'atmosphère qui leur est imputable ; *{tiré de HLM-DEC, § 4}*

10. *Encourage* les États à soumettre leurs plans d'action, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ; *{tiré de HLM-DE, § 7}*

11. *Prie instamment* les États qui choisissent de préparer des plans d'action de les soumettre à l'OACI avant la fin juin 2012 afin que l'Organisation puisse définir l'approche collective pour la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique, *{fondé sur HLM-DEC, § 7}*

12. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques sur la croissance neutre en carbone et de fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration des plans d'action nationaux, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs plans d'action à l'OACI ; *{fondé sur HLM-DEC, § 7, et HLM-REC, § 14}*

13. *Demande* au Conseil d'envisager une dérogation de minimis pour la présentation à l'OACI des plans d'action et des rapports périodiques sur les émissions de CO₂ des États dont l'aviation internationale n'a pas un niveau d'activité important ; *{tiré de HLM-REC, § 11}*

14. *Demande* au Conseil, avec l'appui des États membres, d'entreprendre des travaux en vue d'élaborer un cadre mondial pour les mesures fondées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe, pour examen à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI ; *{fondé sur HLM-DEC, § 5, et les délibérations du Conseil}*

15. *Prie instamment* les États de respecter les principes directeurs énumérés dans l'Annexe lors de l'élaboration de nouvelles MBM et de la mise en œuvre des MBM existantes pour l'aviation internationale, d'engager des négociations constructives avec d'autres États en vue de convenir de la voie à suivre et de mettre en œuvre les MBM pour l'aviation internationale après consultations bilatérales et/ou unilatérales et accords entre les États intéressés ; *{fondé sur HLM-DEC, § 5, et les délibérations du Conseil}*

16. *Demande* au Conseil, avec l'appui des États membres et des organisations internationales, d'explorer la faisabilité d'un programme MBM mondial en réalisant d'autres études sur les aspects techniques, les avantages pour l'environnement, les incidences économiques et les modalités d'exécution d'un tel programme, pour examen à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI ; *{fondé sur les délibérations du Conseil}*

17. *Reconnaît* que les programmes volontaires de compensation constituent, à court terme, un moyen pratique de compenser les émissions de CO₂, et *invite* les États à encourager les exploitants qui souhaitent prendre rapidement des mesures de compensation des émissions de carbone, particulièrement à utiliser des crédits provenant de programmes internationaux reconnus tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ; *{fondé sur A36-22, Appendice L, § 1, alinéas c) et d)}*

18. *Demande* au Conseil de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone achetées dans le cadre du transport aérien et de continuer à élaborer et à diffuser des meilleures pratiques et des outils, tels que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui aideront à harmoniser la mise en œuvre des programmes de compensation des émissions de carbone; *{fondé sur A36-22, Appendice L, § 1, alinéa c)}*

19. *Demande* au Conseil de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États membres ; *{tiré de HLM-DEC. § 6}*

20. *Demande* aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ; *{tiré de A36-22, Appendice I, § 2, alinéa a)}*
- b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ; *{tiré de A36-22, Appendice I, § 2, alinéa b)}*
- c) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ; *{tiré de A36-22 Appendice K, § 7}*
- d) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation; *{tiré de A36-22 Appendice K, § 14, alinéa b)}*
- e) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États; *{tiré de A36-22, Appendice K, § 14, alinéa c)}*
- f) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre de nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement; *{tiré de A36-22, Appendice K, § 14, alinéa e)}*
- g) d'élaborer des actions gouvernementales pour accélérer le développement, la distribution et l'utilisation de carburants alternatifs durables for aviation; *{tiré de CAAF-REC, § 6}*
- h) de travailler de concert avec l'OACI et d'autres organismes internationaux pertinents pour échanger des informations et les meilleures pratiques et, en particulier, pour arriver à une définition commune des critères de durabilité pour les carburants alternatifs ; *{tiré de CAAF-DEC, § 3, et CAAF-REC, § 7}*

A-7

- i) d'envisager l'adoption de mesures pour appuyer la recherche et le développement dans le domaine des carburants d'aviation alternatifs durables, les investissements dans la culture de nouvelles matières premières et les installations de production, ainsi que les incitatifs pour stimuler la commercialisation et l'utilisation des carburants d'aviation alternatifs durables afin d'accélérer la réduction des émissions de CO₂ provenant de l'aviation ; *{tiré de CAAF-REC, § 20}*

21. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer d'élaborer et de tenir à jour les orientations à l'intention des États contractants concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation sur le climat ; *{tiré de A36-22, Appendice K, § 3}*
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ; *{tiré de A36-22, Appendice I, § 4}*
- c) de continuer d'évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ; *{tiré de A36-22, Appendice K, § 4}*
- d) de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États contractants dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ; *{tiré de A36-22, Appendice K, § 5}*
- e) d'élaborer une norme mondiale sur les émissions de CO₂ pour les aéronefs avec une date cible de 2013; *{tiré de HLM-REC, § 2, avec mise à jour provenant de la note C-DEC 190/4 (Rapport CAEP/8)}*
- f) de développer les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et d'élaborer des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs ; *{fondé sur HLM-REC, § 13, A36-22, Appendice K, § 11, alinéa a), et la note C-DEC 190/4 (Rapport CAEP/8)}*
- g) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie à participer activement à d'autres travaux sur les carburants d'aviation alternatifs durables, coordonnés par l'OACI; *{tiré de CAAF-REC, § 10}*
- h) de prendre les mesures nécessaires pour envisager l'adoption d'un cadre de financement de projets de développement de l'infrastructure requise par les carburants d'aviation alternatifs et des incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux du marché ; *{tiré de CAAF-DEC, § 9, et CAAF-REC, § 19}*

- i) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et d'intensifier ses efforts pour élaborer de nouveaux éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ; *{1^{re} partie tirée de A36-22, Appendice K, § 11, alinéa b), et 2^e partie tirée de HLM-REC, § 5}*
- j) d'insister davantage sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'encourager les États et les parties prenantes à perfectionner la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ; *{1^{re} partie tirée de A36-22, Appendice K, § 11, alinéa c), 2^e partie tirée de A36-22, Appendice K, § 13, et 3^e partie tirée de A36-22, Appendice K, § 12}*
- k) de recenser des méthodes standard appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale et de demander aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic et la consommation de carburant ; *{tiré de HLM-REC, § 9}*
- l) de demander aux États de continuer à appuyer les travaux de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ; *{tiré de HLM-REC, § 10}*
- m) d'étudier comment il serait possible de fournir aux pays en développement une assistance technique et financière pour l'établissement de leurs rapports ; *{tiré de HLM-REC, § 14}*
- n) d'élaborer d'autres mesures pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités grâce notamment à l'application de mécanismes de marché ; *{tiré de HLM-REC, § 7}*
- o) de surveiller et de diffuser, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les renseignements pertinents sur les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure ; *{fondé sur la note C-DEC 190/4 (Rapport*
- p) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de demeurer à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation en lien avec cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques de gestion internes de la durabilité de l'Organisation. *{fondé sur la note C-DEC 190/5 (A37-WP/22)}*

Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser la limitation des émissions de GES de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient être compatibles avec les objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples ;
- e) les MBM devraient être efficaces du point de vue des coûts ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une fois ;
- g) les MBM devraient empêcher les fuites de carbone et les distorsions de marché et respecter les principes de non-discrimination entre les exploitants participants ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement égal et équitable du secteur de l'aviation internationale ;
- i) les MBM devraient tenir compte des premières réalisations et des premiers investissements dans le domaine du rendement du carburant d'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inutile à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient prévoir un accès approprié aux marchés du carbone ;
- l) au besoin, l'équivalence des MBM devrait être évaluée sur la base des résultats mesurés en termes de réductions des émissions de CO₂ ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions spéciales, notamment des dispositions de minimis permettant de tenir compte des très faibles contributions aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
- n) les éventuelles recettes provenant des MBM pourraient servir à des activités liées à l'aviation, notamment l'atténuation et l'adaptation, ainsi qu'à l'assistance et au soutien de pays en développement ;
- o) les MBM devraient être établies dans un cadre mondial ;
- p) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États.