



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION
COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

**PROJET DE RÉVISION DE L'APPENDICE I
À LA RÉOLUTION A33-7 DE L'ASSEMBLÉE**

(Note présentée par le Président du Comité exécutif)

NOTE DE DISCUSSION

1. Le projet de texte ci-joint, qui tient compte des délibérations du Comité exécutif en date du lundi 4 octobre, est destiné à remplacer le texte proposé par le Conseil dans l'appendice à la note WP/76.
2. Les mots barrés ou grisés signalent les amendements apportés au texte d'origine.

PROJET DE RÉVISION DE L'APPENDICE I À LA RÉOLUTION A33-7 DE L'ASSEMBLÉE

Mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'Appendice H à la présente résolution établit le contexte général dans lequel des options de politique, et notamment des mesures fondées sur le marché, sont considérées comme un moyen de limiter ou de réduire l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que les mesures fondées sur le marché sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause, et que la question des mesures fondées sur le marché pour protéger l'environnement, y compris des redevances ou taxes applicables au transport aérien, un système d'échange de droits d'émission ou des mesures volontaires, a été soulevée par exemple dans le contexte des mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre,

Considérant que le Principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (1992) dispose que «Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement»,

Considérant que le Protocole de Kyoto traite différemment les émissions internationales et nationales provenant du secteur aéronautique, que les avantages potentiels de l'harmonisation du traitement des deux catégories d'émissions ont été notés et qu'il a été reconnu que certains États **contractants** ou groupes d'États prennent déjà des mesures pour concevoir divers moyens de réduire les émissions de leurs secteurs nationaux, notamment les émissions de leurs aviations nationales,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce que «une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts»,

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États **contractants** des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les

services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

[Notant que la politique de l'OACI en matière d'exonération de taxes sur le carburant d'aviation a fait l'objet de réserves de la part de certains États contractants qui imposent des taxes sur d'autres modes de transport et d'autres sources de gaz à effet de serre,]

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États contractants en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Notant que le Conseil a reçu des rapports du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sur des options possibles concernant l'utilisation de mesures fondées sur le marché pour la limitation ou la réduction des émissions des moteurs d'aviation, l'accent étant mis initialement sur le gaz carbonique, et que des travaux complémentaires sont prévus,

Notant que d'autres études et orientations sont nécessaires en vue de l'utilisation d'un système d'échange des droits d'émission pour l'aviation civile internationale à long terme,

Notant que le CAEP a élaboré un modèle d'accord et des orientations correspondantes en vue de l'utilisation à court terme de mesures volontaires par les États contractants et les parties intéressées,

Reconnaissant que les études détaillées qui ont été menées afin de fournir des orientations supplémentaires aux États contractants sur les prélèvements liés aux émissions ont mis en évidence un grand nombre de questions non résolues au sujet desquelles les points de vue divergent,

1. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États contractants et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques ; de formuler des propositions concrètes et de donner des avis le plus tôt possible à la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;

2. *Encourage* les États contractants et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à 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 et à prendre des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous, les États **contractants** devant s'efforcer de prendre des mesures qui soient homogènes pour les émissions des aviations nationales et internationale :

a) Mesures volontaires

- 1) *Encourage* les États **contractants**, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
- 2) *Demande* au Secrétaire général de faciliter ces mesures en diffusant les lignes directrices élaborées par l'OACI à leur sujet, y compris un accord volontaire type et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises ;

b) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Reconnaît* la validité permanente de la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions ;
- 2) *Prie instamment* les États de suivre les indications actuelles figurant dans cette résolution ;
- 3) ~~*Reconnaît* que les lignes directrices de l'OACI en place ne permettent pas actuellement d'appliquer les redevances d'émissions de gaz à effet de serre ;~~
- 4) ~~*Prie instamment* les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions ;~~

[3] *Reconnaît* que les lignes directrices de l'OACI en place ne permettent pas actuellement d'appliquer des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale ;

[4] *Prie instamment* les États qui souhaitent le faire de n'introduire des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre que sur la base d'ententes mutuelles ;

- 5) *Demande* au Conseil d'entreprendre d'autres études et d'élaborer des orientations supplémentaires sur le sujet, en accordant une attention particulière aux questions non résolues mises en évidence dans les études antérieures ;

c) Échanges des droits d'émission

- 1) *Entérine* la poursuite de l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale ;
- 2) *Demande* au Conseil de se concentrer sur deux approches dans la poursuite des travaux sur ce sujet. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point

d'un système volontaire d'échange de droits que les États contractants et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC. Dans les deux cas, le Conseil devrait s'assurer que les lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions ~~établissent~~ tiennent compte de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, ~~comprenant des~~ y compris les éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité.