



## **RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM)**

**Montréal, 11 – 13 mai 2016**

**Point 1 : Examen du projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale**

**Point 2 : Recommandations à la 208<sup>e</sup> session du Conseil**

### **DÉVELOPPEMENTS SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ DEPUIS LA 38<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI**

(Note présentée par le Secrétariat)

#### **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Cette note de travail présente les résultats de l'Organisation en matière de développement d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, selon la demande de la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, en 2013. Des efforts importants ont été faits par le Conseil de l'OACI et son groupe consultatif sur l'environnement (EAG), ainsi que par le groupe de haut niveau sur un régime mondial de MBM (HLG-GMBM), avec les avis techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

Par ailleurs, deux rondes de Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) sur le sujet des MBM ont été conduites en avril 2015 et en mars-avril 2016, dans toutes les régions de l'OACI, pour informer les participants des travaux sur cette question et les familiariser avec l'ébauche de texte de la résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. Les résultats de ces deux rondes de GLAD sont résumés dans le document HLM-GMBM-WP/3

Sur la base des progrès réalisés par l'Organisation depuis la 38<sup>e</sup> Assemblée, le Conseil a décidé en avril 2016 de soumettre un projet de texte de la résolution de l'Assemblée à étudier par la HLM-GMBM (voir l'Appendice).

Les suites à donner par la HLM-GMBM figurent au paragraphe 5.

**Références :**

Doc 10022, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)*

Toute la documentation d'appui sera disponible sur le site web HLM-GMBM :  
<http://www.OACI.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

## 1. INTRODUCTION

1.1 En 2013, la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A38-18 (paragraphe 18 et 19), « *décide* d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, et demande au Conseil, avec l'appui des États membres :

- a) de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC ;
- b) d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres ainsi que des organisations intéressées ;
- c) de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime mondial de MBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des moyens respectifs dont il est fait mention aux § 20 à 24 ci-dessous, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020, en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ;
- d) de rendre compte des résultats des travaux mentionnés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus, pour décision par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. »

## 2. GROUPE CONSULTATIF EN ENVIRONNEMENT

2.1 À la suite de la 38<sup>e</sup> Assemblée, le Conseil de l'OACI a établi un groupe consultatif sur l'environnement (EAG) constitué de 17 membres du Conseil et de représentants de l'Association du Transport Aérien International (IATA) pour superviser tous les travaux relatifs à l'élaboration d'un régime mondial de MBM, avec le soutien technique du CAEP. L'EAG a tenu 15 réunions entre mars 2014 et janvier 2016.

2.2 L'EAG a commencé par utiliser une approche « Strawman » à partir d'une proposition de base pour un régime mondial de MBM permettant d'amorcer la discussion et d'analyser les avantages et les inconvénients des éléments de conception proposés, de sorte que la méthode a engendré des améliorations successives.

2.3 La série initiale d'analyses techniques sur la proposition théorique demandée par l'EAG et le Conseil portait sur l'évaluation des quantités de futures émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale et sur les efforts financiers globaux nécessaires pour atteindre la croissance neutre en carbone (CNC) à partir de 2020 ; les impacts financiers de l'utilisation de combinaisons des facteurs de croissance des émissions des exploitants individuels et du facteur de croissance moyen du secteur de l'aviation internationale pour la répartition des compensations imposées ; des ajustements des exigences de compensation, notamment pour les exploitants à forte croissance, les exploitants précurseurs et les

nouveaux exploitants ; et des exemptions techniques, ainsi que des exemptions pour les routes à destination ou en provenance d'États à faibles émissions. Le CAEP a effectué des analyses initiales et a présenté ses résultats lors de la réunion EAG/7, en octobre 2014.

2.4 Des analyses supplémentaires ont été demandées à la fin de 2014 pour évaluer diverses approches possibles pour la répartition des exigences de compensation, notamment :

- a) un affinement des analyses techniques présentées à la réunion EAG/7, y compris en utilisant des facteurs de croissance variables dans le temps (dynamiques) ;
- b) des analyses de l'approche fondée sur les routes, notamment la définition des routes, l'utilisation de différents critères et les métriques de détermination des catégories de route ;
- c) des analyses d'une approche cumulative basée sur les émissions historiques ;
- d) une comparaison des diverses approches de répartition des exigences de compensation.

2.5 Le CAEP a terminé les analyses supplémentaires demandées et a présenté les résultats de toutes ses analyses techniques à la réunion EAG/15 en janvier 2016.

2.6 De plus, l'EAG a été informé à intervalle régulier des travaux du CAEP qui développait des recommandations sur les éléments de conception technique d'un régime mondial de MBM, c'est-à-dire des aspects suivi, compte rendu et vérification (MRV) ; des critères d'unités d'émissions (EUC) ; et de l'établissement de registres. La réunion CAEP/10, en février 2016, a accepté les recommandations soumises, à utiliser comme base pour les futurs travaux du CAEP et, sous réserve de décisions ultérieures sur un régime mondial de MBM à pendre par le Conseil et la 39<sup>e</sup> Assemblée.

### **3. DIALOGUES SUR L'AVIATION MONDIALE**

3.1 En réponse à la demande de l'Assemblée d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale (A38-18, paragraphe 19 b)), l'OACI a organisé deux rondes de dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD) pour les mesures basées sur le marché au cours des mois d'avril 2015 et de mars-avril 2016, dans toutes les régions de l'OACI. Les objectifs des GLAD étaient de partager l'information concernant les MBM et leur rôle dans un panier de mesures pour gérer des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation mondiale ; fournir de l'information à jour sur les travaux de l'OACI pour développer un régime mondial de MBM ; familiariser les participants avec le projet proposé de texte de résolution de l'Assemblée ; recueillir les commentaires des États membres et des organisations concernées ; et préparer la réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM, puis la 39<sup>e</sup> Assemblée.

3.2 Les résultats des deux rondes de réunions GLAD sont résumés dans le document HLM-GMBM-WP/3.

#### 4. GROUPE DE HAUT NIVEAU ET PROJET DE TEXTE DE RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

4.1 La réunion EAG/15, en janvier 2015, a étudié un projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM, qui a été élaboré en tenant compte des progrès réalisés et des opinions exprimées au cours des précédentes délibérations de l'EAG.

4.2 La réunion EAG/15 a recommandé, et le Conseil a adopté, l'idée de créer un groupe de haut niveau sur le régime mondial de MBM (HLG-GMBM) afin de faciliter la convergence des points de vue et de finaliser un projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM, à étudier ultérieurement par le Conseil. Le HLG-GMBM était composé de représentants de haut niveau de l'aviation et/ou des transports de 18 États membres du Conseil, tenant compte de la représentation géographique.

4.3 Le HLG-GMBM s'est réuni deux fois (24-25 février et 13-15 avril 2016) pour réviser le projet de texte de résolution de l'Assemblée et a sensiblement amélioré la teneur et la clarté d'un certain nombre de dispositions du projet de texte.

4.4 À partir des idées exprimées au cours de la première réunion du HLG-GMBM, demandant que plus de temps soit consacré aux consultations bilatérales et multilatérales entre les membres, la seconde réunion a laissé la place à des sessions de consultation informelle en petits groupes pour faciliter la convergence des points de vue sur des sujets particuliers, dont les moyens de différenciation sans discrimination, l'intégrité environnementale et la couverture des émissions, et la répartition des obligations, c'est-à-dire les thèmes des § 7, 8, 9 et 12.

4.5 Les points de vue, les idées et les énoncés suivants ont été formulés à la suite des consultations en petits groupes :

a) paragraphe 7 (mise en œuvre progressive par étapes) :

- 1) certains membres ont accepté le texte tel qu'il était ;
- 2) le texte du paragraphe 7 a cependant été amélioré du point de vue du choix des critères suivants :
  - a. TKP – l'utilisation des tonnes-kilomètres payantes (TKP) comme l'un des critères a fait l'objet d'un large soutien, certains préconisant même d'utiliser exclusivement les TKP ;
  - b. RNB par habitant – certains ont formulé des objections à l'encontre de l'utilisation du critère « revenu national brut (RNB) par habitant » et ont suggéré d'autres indicateurs possibles en combinaison avec les TKP, y compris le barème de contribution de l'OACI et les indices de l'ONU ;
  - c. d'autres étaient en faveur de remplacer les critères par une classification entre pays développés/en développement ;
- 3) certains suggéraient comme approche possible d'inclure initialement tous les États avec des critères permettant de se retirer du régime ;

- 4) d'autres étaient d'avis que, dans le paragraphe 7d), il faudrait insister plus sur l'inclusion volontaire ;
  - 5) quelques membres ont suggéré une approche basée sur des contributions déterminées à l'échelle nationale :
- b) paragraphe 8 (exemptions basées sur les routes) :
- 1) un autre texte a été suggéré pour plus de clarté (voir le paragraphe 8 en Appendice) ;
  - 2) certains ont demandé que soit clarifié quels vols étaient inclus/exclus dans l'alinéa 8 b) ;
  - 3) d'autres suggéraient une intégration des paragraphes 7 et 8 en instituant une mise en œuvre par étapes basée sur l'approche des routes ;
  - 4) un membre a suggéré de retirer tout le paragraphe ou de le réécrire pour le rendre cohérent avec les paragraphes 7 et 9 ;
- c) paragraphe 9 (répartition des exigences de compensation) :
- 1) un autre texte a été suggéré pour clarifier la formulation (voir le paragraphe 9 en Appendice) :
  - 2) certains ont suggéré l'utilisation d'une moyenne sur 3 ans autour des émissions de 2020, plutôt que émissions de 2020, comme référence du régime, tout en s'assurant que cela ne retarderait pas la mise en œuvre ;
  - 3) certains étaient en faveur de l'approche sectorielle à 100 %, tandis que d'autres suggéraient une approche plus dynamique commençant par l'approche sectorielle à 100 % évoluant dans le temps jusqu'à des taux individuels ;
  - 4) pour d'autres, l'important était d'aligner le calendrier de l'approche dynamique avec celui de la mise en œuvre par étapes ;
  - 5) un membre a suggéré un pourcentage plus élevé des quantités à compenser par les exploitants d'aéronefs des pays développés ;
- d) paragraphe 12 (pas de redistribution des émissions exemptées) : bien qu'il y ait un accord général sur ce paragraphe, certains considéraient qu'il était lié et dépendant des décisions sur les paragraphes 7, 8 et 9 ;
- e) nouveau paragraphe : certains ont suggéré un nouveau paragraphe sur l'application non redondante des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, au-delà du GMBM de l'OACI, avec la formulation suivante :
- « X. *Confirme* que les États ne doivent pas inclure l'aviation internationale dans leurs MBM nationales ou régionales, afin d'éviter une application redondante du régime des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, au-delà du COSIA ; »

- f) il a été suggéré de souligner toutes les dispositions du projet de texte de résolution de l'Assemblée qui vont dans le sens de la différenciation (notamment dans les § 6, 7, 8, 9, 10, 12, 18 et 19 de l'Appendice) ;
- g) certains ont suggéré de regrouper les dispositions concernant le renforcement des capacités (voir le § 18 de l'Appendice).

4.6 Certains membres du HLG-GMBM ont fait des commentaires sur des paragraphes du projet de texte autres que ceux couverts en 4.5 ci-dessus ; toutefois, en raison des contraintes de temps, ces opinions n'ont pas pu faire l'objet d'une discussion au sein du groupe.

4.7 Le HLG-GMBM est conscient que les paragraphes 7, 8 et 9 du projet de texte de résolution de l'Assemblée continueront d'être les aspects les plus cruciaux sur lesquels des divergences persistent et, en conséquence, les États sont vivement encouragés à poursuivre les consultations bilatérales et multilatérales avec d'autres pour harmoniser leurs points de vue et aboutir au meilleur compromis possible à présenter au Conseil et à la réunion de haut niveau.

4.8 En date du 20 avril 2016, le Conseil a pris acte des progrès accomplis par le HLG-GMBM sur la voie de la clarification du projet de texte de résolution de l'Assemblée, tel que décrit au paragraphe 4.5 ci-dessus, et a décidé qu'un projet de texte révisé pour la résolution de l'Assemblée, tel que présenté en Appendice, serait soumis pour discussion à la réunion de haut niveau.

4.9 Le Conseil a également pris acte des points de vue exprimés sur les paragraphes du projet de texte autres que ceux mentionnés au paragraphe 4.5 ci-dessus, notamment sur la prise en compte des efforts en cours pour s'occuper des émissions de l'aviation internationale, dans les paragraphes du préambule du projet de texte ; sur la nécessité de mieux souligner les progrès accomplis et la priorité des autres éléments techniques d'un panier de mesures, ainsi que le rôle complémentaire du régime mondial de MBM en tant que moyen temporaire de contrôle des émissions pour aboutir à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, par un renforcement et une clarification des paragraphes 1 à 3 du projet de texte ; sur l'établissement d'un seuil spécifique pour les sauvegardes de coûts au paragraphe 15 du projet de texte et la nécessité de reconnaître les travaux en cours et futurs pour la mise en œuvre des mécanismes du paragraphe 17 et de mettre l'accent davantage sur la façon dont un régime mondial de MBM aidera à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale que sur la dimension économique du régime.

4.10 Le Conseil a également demandé au Secrétariat de compiler tous les matériels de support pour les participants de la réunion de haut niveau, notamment des explications et des illustrations graphiques, des exemples du projet de texte de résolution de l'Assemblée, et des données pertinentes pour clarifier et faciliter la compréhension de l'ébauche de texte : des résumés des diverses analyses techniques d'un régime mondial de MBM entreprises par le CAEP ; des informations d'arrière-plan sur l'avancement de tous les éléments d'un panier de mesures. Ce matériel devra être mis en ligne sur le site web de la réunion de haut niveau avant l'ouverture de la session.

## 5. SUITES À DONNER PAR LA HLM-GMBM

5.1 La HLM-GMBM est invitée à :

- a) noter l'information contenue dans la présente note de travail ;

- b) réviser le projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM, tel qu'il figure dans l'Appendice, en vue d'y apporter des améliorations et de soumettre ses recommandations à la 208<sup>e</sup> session du Conseil.

-----

## APPENDICE

**Projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial  
de mesures basées sur le marché (GMBM)**  
*(En date du 20 avril 2016, à présenter à la réunion de haut niveau sur le GMBM,  
11 au 13 mai 2016)*

*Considérant* que la résolution A38-18 de l'Assemblée décide d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ; ***{Texte existant extrait de A38-18, paragraphe 18}***

*Rappelant* que la résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC ; ***{Texte existant extrait de A38-18, paragraphe 19 a)}***

*Rappelant également* que la résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime mondial de MBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des moyens respectifs, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ; ***{Texte existant extrait de A38-18, paragraphe 19 c)}***

*Reconnaissant* la somme de travail importante entreprise par le Conseil, son groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en vue d'élaborer une recommandation pour un régime GMBM, ses éléments de conception et les mécanismes de mise en œuvre appropriés, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations ; ***{Nouveau texte reflétant le travail accompli sur A38}***

*Rappelant en outre* que la résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations intéressées ; ***{Texte existant extrait de A38-18, paragraphe 19 b)}***

*Reconnaissant* que deux rondes de séminaires de Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions ; ***{Nouveau texte reflétant le travail accompli sur A38}***

*Notant* l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts, qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure ; ***{Texte existant extrait du préambule de A38-18}***



*Reconnaissant* qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ; **{Basé sur le texte de A38-18, paragraphe f) de l'Annexe}**

*Soulignant* que la décision par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale reflète un solide appui des États membres pour une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales ; **{Reflétant l'appui à une solution globale plutôt qu'un ensemble disparate de MBM}**

*Reconnaissant* les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et des moyens respectifs des États, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto ; **{Texte existant extrait du préambule de A38-18}**

*Reconnaissant également* les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de développement pour l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago ; **{Texte existant extrait du préambule de A38-18}**

*Considérant* que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement ; **{Texte existant extrait du préambule de A38-18}**

*Considérant que* l'Accord de Paris dans le cadre de la COP21 de la CCNUCC offre un nouveau mécanisme de marché pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable qui profiterait aux projets avec participation des États en développement ; **{Nouveau texte reflétant l'Accord de Paris}**

*Se félicitant* de la coopération entre la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et les Secrétariats de l'OACI, en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation ; **{Nouveau texte sur les méthodologies de MDP}**

*L'Assemblée,*

1. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants alternatifs durables et un régime GMBM, ainsi que d'autres mesures éventuelles, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ; **{Panier de mesures et préférence pour des mesures autres que les MBM}**

2. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants alternatifs durables peuvent ne pas être suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international, et pour atteindre l'objectif global ambitieux de maintenir les émissions nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale au niveau de 2020 ; **{Reconnaissance de la difficulté d'atteindre la CNC 2020 par des méthodes autres que les MBM}**

3. *Souligne* le rôle complémentaire d'un régime GMBM en plus des autres éléments d'un panier de mesures, en tant que solution transitoire pour atteindre l'objectif global ambitieux sans imposer

un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ; *{Rôle complémentaire du GMBM pour atteindre CNC 2020}*

4. *Décide* de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme d'un programme de compensation carbone pour l'aviation internationale (COSIA), destiné à couvrir d'éventuelles augmentations annuelles du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale (c.-à-d. des vols qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, en prenant en compte les circonstances spéciales et les moyens respectifs des États ; *{GMBM en tant que programme de compensation carbone pour l'aviation internationale (COSIA)}*

5. *Demande* au Conseil de continuer à déployer tous les efforts nécessaires pour faire progresser les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et l'utilisation des carburants alternatifs durables par les États membres, ce qui devrait être reflété dans leurs plans d'action pour stabiliser les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale et pour surveiller les progrès de la mise en œuvre de ces mesures ; *{Progrès futurs des mesures autres que MBM}*

6. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les moyens respectifs des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux impacts du changement climatique, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, tout en s'efforçant de minimiser la distorsion du marché ; *{Reconnaissance des circonstances particulières pour les États}* – **Appui à la différenciation**

7. *Décide* de favoriser la mise en œuvre par étapes du COSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des moyens respectifs des États, en particulier des États en développement, tout en cherchant à minimiser la distorsion du marché, en procédant comme suit : *{Mise en œuvre progressive}* – **Appui à la différenciation**

a) première phase de la mise en œuvre applicable à partir de 2021 aux États suivants :

- 1) les États classés comme États à haut revenus sur la base du revenu national brut (RNB) par habitant au cours de l'année 2018 (calculé et publié par la méthode de la Banque mondiale) ; ou
- 2) les États représentant soit une part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 supérieure à 1,0 % du total des TKP, ou figurant dans la liste en ordre décroissant des États dont la part cumulative représente 80 % du total mondial des TKP ;

b) seconde phase de la mise en œuvre applicable à partir de 2026 aux États supplémentaires suivants :

- 1) les États classés comme États à revenus moyens supérieurs sur la base du revenu national brut (RNB) par habitant au cours de l'année 2018 (calculé et publié par la méthode de la Banque mondiale) ; ou
- 2) les États représentant soit une part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 supérieure à 0,5 % du total des TKP, ou figurant dans la liste en ordre décroissant des États dont la part cumulative représente 95 % du total mondial des TKP ;

- c) le COSIA ne s'applique pas aux États classés parmi les pays les moins avancés (PMA), aux petits États insulaires en développement (PIED) ni aux pays en développement sans littoral (PDSL), sauf s'ils répondent aux critères 1) et 2) des alinéas a) et b) ci-dessus ; *{Exemptions des PMA, PIED et PDSL}*
- d) néanmoins, les États qui ne sont pas couverts par les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont encouragés à choisir volontairement de participer au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale ; *{Participation volontaire}*

8. *Décide* que le COSIA s'appliquera à tous les exploitants d'aéronefs volant sur les mêmes routes entre des États afin de minimiser la distorsion du marché, dans les conditions suivantes :

- a) tous les vols internationaux sur des routes entre des États qui sont tous deux inclus dans le COSIA, selon le paragraphe 7 ci-dessus, sont couverts par les exigences de compensation du COSIA ;
- b) tous les vols internationaux sur des routes entre un État qui est inclus dans le COSIA et un autre qui ne l'est pas, selon le paragraphe 7 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du COSIA, tout en bénéficiant des exigences de compte rendu simplifié ; – **Appui à la différenciation**
- c) tous les vols internationaux sur des routes entre des États qui ne sont pas inclus dans le COSIA selon le paragraphe 7 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du COSIA, tout en bénéficiant des exigences de compte rendu simplifié ; *{Minimiser les distorsions du marché}* – **Appui à la différenciation**

9. *Décide* que les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'un exploitant d'aéronef doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) quantité à compenser = émissions de l'exploitant couvertes par le COSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année ;
- b) *facteur de croissance du secteur = (émissions totales couvertes par le COSIA au cours de l'année donnée – total des émissions couvertes par le COSIA au niveau 2020) / total des émissions couvertes par le COSIA au cours de l'année donnée ;*
- c) *le total des émissions couvertes par le COSIA au cours de l'année donnée ne comprend pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;* ***{Répartition à 100 % du taux du secteur, sans ajustement pour les exploitants à croissance rapide ou les exploitants précurseurs}*** – **Appui à la différenciation**

10. *Décide* qu'un nouvel exploitant<sup>1</sup> est exempté de l'application du COSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle ses émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, le nouvel

<sup>1</sup> Un nouvel exploitant est défini comme un exploitant d'aéronefs qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du régime lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'aéronefs.

exploitant sera inclus dans le régime et traité de la même manière que les autres exploitants. *{Nouveaux exploitants}* – **Appui à la différenciation**

11. *Décide* que, nonobstant les dispositions ci-dessus, le COSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'aéronefs émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ; les aéronefs de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les aéronefs participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre le feu ; *{Exemptions techniques}*

12. *Décide* que les émissions qui ne sont pas couvertes par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants inclus dans le régime : *{Pas de redistribution des émissions exemptées}* – **Appui à la différenciation**

13. *Note* les travaux du Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV), sur les critères d'unités d'émissions à acheter par les exploitants d'aéronefs, et sur les registres à créer dans le cadre du COSIA, et *demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, de terminer ces travaux de façon à permettre la mise en œuvre complète du COSIA à partir de 2020 ; *{MRV, EUC, registres – recommandations du CAEP}*

14. *Décide* d'instaurer un cycle de conformité de trois ans – le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 – au cours duquel les exploitants d'aéronefs doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à une autorité d'un État unique ; *{Cycle de conformité}*

15. *Décide* que le COSIA doit comporter des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter de devenir pour l'aviation internationale un fardeau économique inapproprié sous l'effet des anomalies du marché, comme des prix excessifs des unités d'émissions ou des restrictions d'accès au marché du carbone ; circonstances dans lesquelles le Conseil devra intervenir pour réviser le COSIA et étudier des moyens de corriger ces problèmes ; *{Sauvegarde sur les coûts}*

16. *Décide* que les éléments de conception du COSIA s'appliqueront jusqu'à la fin de 2035 avec des révisions périodiques triennales à partir de 2022, y compris la nécessité de suspendre le régime si les objectifs mondiaux ambitieux sont atteints par des mesures autres que des MBM, et si les impacts du régime sur les coûts sont susceptibles d'entraver le développement durable de l'industrie de l'aviation, et une révision en vue d'un éventuel prolongement du régime au-delà de 2035 sera entreprise à la fin de 2032 ; *{Durée et révision}*

17. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue d'établir les mécanismes nécessaires pour la mise en œuvre du COSIA à partir de 2020 :

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs associés pour la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du COSIA, en vue de leur adoption par le Conseil en juin 2017 ; *{Élaboration des règles MRV}*

- b) tous les États membres dont les exploitants d'aéronefs entreprennent des vols internationaux élaboreront les mesures nécessaires à la mise en œuvre du système MRV à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, conformément aux SARP MRV ; ***{Mise en œuvre des règles MRV}***

concernant les critères d'unités d'émissions (EUC),

- c) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les éléments indicatifs nécessaires sur les critères d'unités d'émissions (EUC) pour guider l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du régime, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ; ***{Élaboration des éléments indicatifs EUC}***
- d) le Conseil établira, avec la contribution technique du CAEP, un organisme consultatif technique permanent sur les critères d'unités d'émissions (EUC) pour appuyer l'application des EUC par les États membres ; ***{Programmes admissibles}***

concernant l'établissement de registres,

- e) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les éléments indicatifs nécessaires pour appuyer l'établissement de registres, dans le cadre du régime, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ; ***{Élaboration des éléments indicatifs pour les registres}***
- f) le Conseil établira un registre central consolidé sous les auspices de l'OACI, en vue d'une mise en service au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ; ***{Établissement d'un registre central}***
- g) les États membres concernés par la première phase de mise en œuvre du régime élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou groupes de registres établis par des groupes d'États, selon les directives de l'OACI, en vue d'une mise en service opérationnel au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ; ***{Établissement des registres des États de la 1<sup>er</sup> phase}***
- h) les États membres nouvellement inclus dans le régime, à la seconde phase de mise en œuvre du régime élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou groupes de registres établis par des groupes d'États, selon les directives de l'OACI, en vue d'une mise en service opérationnel au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2026 ; ***{Établissement des registres des États de la 2<sup>e</sup> phase}***

concernant la gouvernance du COSIA,

- i) le Conseil supervisera le fonctionnement du COSIA, avec l'appui fourni par l'organisme consultatif technique permanent et le CAEP, selon les besoins, y compris pour la révision des éléments de conception du régime ; ***{Gouvernance}***

concernant le cadre de réglementation,

- j) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre de réglementation national destiné à assurer la conformité et l'application du régime à partir de 2020. *{Cadre de réglementation}*

18. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du COSIA à partir de 2020, y compris : – **Appui à la différenciation**

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre du système MRV par les États membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, notamment par l'organisation de séminaires et de sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, en facilitant l'obtention d'un soutien financier, au besoin ; *{Renforcement des capacités pour le système MRV}*
- b) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système MRV ; *{Partenariats sur le MRV}*

concernant l'établissement de registres,

- c) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre des registres par les États membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, y compris par l'organisation de séminaires et de formations dans toutes les régions à partir de 2017, en facilitant l'obtention d'un soutien financier, au besoin ; *{Renforcement des capacités pour le registre}*
- d) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à l'établissement de leurs propres registres ou groupes de registres par groupes d'États, éventuellement par des projets pilotes ; *{Partenariats pour les registres}*

19. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites par des programmes respectant les critères d'unités d'émissions (EUC) et profitant de préférence à des projets liés aux États en développement dans le COSIA, y compris des unités d'émissions engendrées par la MDP, de nouveaux mécanismes de marché et d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et *encourage* les États à développer des projets associés à l'aviation ; *{Mesures supplémentaires sur l'utilisation des unités d'émissions}* – **Appui à la différenciation**

20. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du COSIA, sans que les réductions d'émissions soient doublement comptabilisées ; *{Autres mesures sur les méthodologies liées à l'aviation}*

— FIN —