



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La proposition ci-jointe de texte d'une résolution de l'Assemblée portant sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM), intitulée *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)* est présentée pour adoption. Ce texte annulera et remplacera les dispositions relatives aux MBM de la Résolution A38-18 de l'Assemblée, intitulée *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI en matière de protection de l'environnement – Changements climatiques*.

Le texte proposé a été élaboré à la lumière des travaux entrepris par l'Organisation en vue d'élaborer un régime mondial de MBM depuis la 38^e session de l'Assemblée. À titre de référence, chacun de ses paragraphes est accompagné d'un texte explicatif.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte des activités entreprises par l'Organisation en réponse à la demande de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI au sujet de l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, résumées en Appendice A ;
- à adopter la résolution proposée sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI en matière de protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM), présentée en Appendice B.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E, <i>Protection de l'environnement</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités mentionnées dans la présente note de travail de l'Assemblée seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires. |
| <i>Références :</i> | Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) |

1. INTRODUCTION

1.1 En 2013, à sa 38^e session, l'Assemblée de l'OACI, par sa Résolution A38-18 (§ 18 et 19), a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, et a demandé 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 CNUCC ;
- 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 spéciales et des capacités respectives 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^e session de l'Assemblée.

1.2 Depuis la 38^e session de l'Assemblée, l'Organisation a consenti d'importants efforts, notamment en instituant le Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) du Conseil, qui s'est réuni à 15 reprises, entre mars 2014 et janvier 2016, pour évaluer diverses approches concernant un régime mondial de MBM, avec l'appui technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et du Secrétariat.

1.3 De plus, le Secrétariat a mené deux cycles de Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD), en avril 2015 et en mars-avril 2016, couvrant toutes les régions de l'OACI, pour fournir à tous les États des renseignements sur les travaux pertinents de l'OACI et recueillir leurs observations sur l'élaboration du régime.

1.4 La réunion EAG/15, tenue en janvier 2016, a examiné un projet de résolution de l'Assemblée concernant un régime mondial de MBM, qui a été élaboré compte tenu des progrès réalisés et des vues exprimées durant les précédentes délibérations de l'EAG. Le Conseil a entériné la recommandation de l'EAG d'instituer le Groupe de haut niveau sur un régime mondial de MBM (HLG-GMBM), qui s'est réuni deux fois (en février et en avril 2016) pour améliorer et clarifier le projet de résolution de l'Assemblée.

1.5 En mai 2016 s'est tenue la Réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM (HLM-GMBM), qui a examiné le projet de résolution de l'Assemblée et formulé des recommandations que le Conseil examinera pour achever le projet de texte en vue de sa présentation à la 39^e session de l'Assemblée.

1.6 En août 2016, une réunion des Amis du Président a été organisée pour examiner les résultats des consultations bilatérales et multilatérales entre les États sur le projet de texte de la résolution de l'Assemblée, en vue d'élaborer un texte de compromis pour examen par le Conseil.

1.7 De plus amples renseignements sur les travaux de l'Organisation relatifs à un régime mondial de MBM depuis la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI figurent en Appendice A.

2. QUESTIONS PRINCIPALES

2.1 L'approche suivie pour la mise en œuvre progressive d'un régime mondial de MBM serait basée sur la participation volontaire des États à la phase pilote (de 2021 à 2023) et à la première phase (2024 à 2026), suivie de la deuxième phase (de 2027 à 2035), à laquelle participeraient tous les autres États sauf les États exemptés.

2.2 Dans l'opérationnalisation de cette approche, les questions suivantes ont été envisagées : 1) options pour les États qui participent à la phase pilote ; 2) étendue des exemptions pour la deuxième phase ; 3) examen de la mise en œuvre progressive ; 4) approche dynamique pour la répartition des exigences de compensation ; 5) émissions de base pour le calcul des exigences de compensation.

Options pour les États qui participent à la phase pilote

2.3 Certains États ont exprimé l'avis que les exigences de compensation pendant la phase pilote (de 2021 à 2023) devraient être calculées sur la base de contributions déterminées à l'échelle nationale par chaque État participant. Il y a eu convergence de vues sur le fait que, pour la phase pilote, chaque État participant pourrait choisir la base de calcul des exigences de compensation de son exploitant à partir de deux options : soit les émissions de l'exploitant lors d'une année donnée (à savoir, 2021, 2022 et 2023), soit les émissions de l'exploitant se rapportant à la seule année 2020.

2.4 En outre, une liste d'États volontaires ne devrait pas être jointe à la résolution de l'Assemblée elle-même, et le Secrétariat publierait des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase. Les États indiquant qu'ils participeront volontairement au régime (opt-in) devraient également pouvoir se retirer volontairement du régime, comme l'indiquent les alinéas c) et e) du § 7.

Étendue des exemptions pour la deuxième phase

2.5 En ce qui concerne l'étendue des exemptions pour la deuxième phase du régime dont il est question au § 7 du projet de résolution de l'Assemblée, il y a eu convergence de vues sur les exemptions appliquées aux pays les moins développés (PLM), aux petits États insulaires en développement (PEID) et aux pays en développement sans littoral (PDSL). Il y a également eu convergence de vues sur les exemptions visant d'autres États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est inférieure à 0,5 % du total des TKP, ou dont la part cumulative représente 90 % des TKP. Il a été noté que les États exemptés sont encouragés à participer volontairement au régime.

Examen de la mise en œuvre progressive

2.6 L'accent a été mis sur l'importance de soumettre le CORSIA à un examen périodique tous les trois ans à partir de 2022, ce qui permettra au Conseil de décider en connaissance de cause s'il convient d'apporter des ajustements aux prochaines phases du régime. Il a également été souligné qu'il importe de préciser clairement les éléments de conception du régime de 2021 à 2035 en tant qu'ensemble.

Approche dynamique pour la répartition des exigences de compensation

2.7 La notion d'approche dynamique pour la répartition des exigences de compensation (§ 9 du projet de texte de la résolution de l'Assemblée) a été examinée, en partant d'un taux sectoriel de 100 pour cent (et d'un taux individuel de 0 pour cent) et en passant progressivement à des pourcentages plus élevés d'un taux individuel, à partir du deuxième cycle de conformité de la deuxième phase, comme suit :

- a) pour la phase pilote et la première phase ainsi que pour le premier cycle de conformité de la deuxième phase (de 2021 à 2029), on appliquerait un taux sectoriel de 100 pour cent (et un taux individuel de 0 pour cent) ;
- b) à partir du deuxième cycle de conformité de la deuxième phase, on appliquerait un taux individuel d'au moins 20 pour cent de 2030 à 2032, et d'au moins 70 pour cent de 2033 à 2035.

2.8 Certains États étaient d'avis qu'il faudrait examiner plus avant les incidences des pourcentages des taux sectoriels et individuels lors des cycles ultérieurs de conformité de la deuxième phase.

Émissions de référence pour le calcul des exigences de compensation

2.9 En ce qui concerne les émissions de référence des exploitants à utiliser pour calculer l'augmentation annuelle des émissions, et donc pour calculer les exigences de compensation (§ 9 du projet de texte de résolution de l'Assemblée), il y a eu convergence de vues sur l'utilisation d'émissions moyennes visées par le CORSIA « entre 2019 et 2020 », compte tenu du temps nécessaire pour élaborer et mettre en œuvre les caractéristiques MRV.

Autres questions

2.10 Les États ont également procédé à un échange de vues sur le point de savoir s'il serait nécessaire de préciser de quels États il est attendu qu'ils prennent les devants en participant volontairement au régime. Deux propositions ont été examinées pour le § 7 du nouveau texte de la résolution de l'Assemblée :

- a) certains États étaient d'avis que le texte de la résolution devrait encourager les États développés à prendre les devants, comme suit :

« Tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement au régime, reconnaissant que les États développés prendront les devants ; »

- b) d'autres États estimaient que cette demande de participation volontaire devrait être adressée à tous les États, du fait que certains États en développement avaient déjà fait connaître leur intention de participer volontairement à la phase pilote, prenant donc ainsi les devants eux-mêmes, comme suit :

« *Prie instamment* tous les États de participer volontairement à la phase pilote et à la première phase du régime, reconnaissant que les États développés et certains États en développement prennent les devants ; ».

2.11 De nouvelles consultations seront nécessaires pour arriver à un éventuel texte de compromis.

2.12 Il a également été reconnu que les travaux concernant le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et l'établissement des registres, se poursuivront après l'Assemblée, et que des éléments techniques seront élaborés par le CAEP. Le texte actuel ne devrait donc pas donner de détails inutilement prescriptifs. À cet égard, l'accent a été mis sur l'importance d'un partage d'informations sur les progrès futurs des travaux techniques et sur la fourniture à tous les États d'un développement adéquat des capacités de mise en œuvre. On a également reconnu l'importance de faire la liaison entre les travaux de l'OACI et les travaux du processus CCNUCC, tout en reconnaissant que l'Accord de Paris n'est pas encore entré en vigueur. Le paragraphe ci-dessous a été examiné en vue de son insertion dans le projet de texte de résolution de l'Assemblée, mais il y a eu divergences de vues sur le point de savoir dans quelle mesure le texte devrait parler de faire la liaison, et de nouvelles consultations seraient nécessaires en vue d'un texte de compromis éventuel à ce sujet :

« 17bis. *Décide* que les unités d'émissions produites par les mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris remplissent les conditions pour pouvoir être utilisées dans le CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, concernant la période de référence et les échéanciers admissibles; *{Unités d'émissions admissibles}* ».

2.13 En ce qui concerne le § 4 du projet de résolution de l'Assemblée sur la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM, certains États étaient d'avis qu'il ne faudrait pas exclure l'idée d'évaluer plus avant d'autres options relatives à un régime mondial de MBM, et ont proposé d'apporter des amendements précis au projet de texte :

« 4. *Décide* de mettre en œuvre et d'évaluer un régime mondial de MBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), comme une des options possibles pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États ; *{GMBM en tant que régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)}* »

2.14 Différents avis ont été exprimés sur les amendements proposés ci-dessus, étant donné que plusieurs options différentes relatives à un régime mondial de MBM avait été examinées et évaluées avant la décision relative au CORSIA, et qu'une évaluation plus approfondie serait entreprise dans le cadre du processus de révision suivant la mise en œuvre du régime. Le Conseil a donc décidé de maintenir le § 4

du projet de résolution de l'Assemblée figurant en Appendice B, et de nouvelles consultations seraient nécessaires en vue d'un texte de compromis éventuel à ce sujet.

3. CONCLUSION

3.1 D'importants travaux ont été entrepris par l'OACI et ses États membres, en coopération avec l'industrie de l'aviation et d'autres parties prenantes, pour répondre à la demande de l'Assemblée (38^e session) concernant l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. L'Appendice B à la présente note de travail contient le projet de texte de résolution de l'Assemblée, à examiner à la 39^e session de l'Assemblée. Entre autres, les § 7 (mise en œuvre progressive) et 9 (répartition des exigences de compensation) du projet de texte restent l'élément le plus crucial que l'Assemblée est invitée à approfondir, en même temps que les autres questions décrites au § 2 ci-dessus, pour qu'elle puisse adopter le texte le plus consensuel possible en vue de la pleine opérationnalisation du régime.

APPENDICE A

TRAVAUX DE L'OACI CONCERNANT L'ÉLABORATION D'UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM)

1. GROUPE CONSULTATIF EN ENVIRONNEMENT

1.1 À la suite de la 38^e Assemblée, le Conseil de l'OACI a établi un Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) constitué de 17 membres du Conseil pour superviser tous les travaux relatifs à l'élaboration d'un régime mondial de MBM, avec le soutien technique du CAEP et du Secrétariat. L'EAG a tenu 15 réunions entre mars 2014 et janvier 2016.

1.2 L'EAG a commencé par utiliser une approche schématique (« approche Strawman ») à partir d'une proposition de base de régime mondial de MBM afin de lancer le débat et d'analyser les avantages et inconvénients des éléments de conception proposés, méthode qui permet alors d'améliorer le schéma.

1.3 La série initiale d'analyses techniques sur la proposition théorique demandée par l'EAG et le Conseil portait sur l'évaluation des questions suivantes : quantités de futures émissions de CO₂ de l'aviation internationale et sur les efforts financiers globaux nécessaires pour atteindre la croissance neutre en carbone (CNC) à partir de 2020 ; impacts financiers de l'utilisation de combinaisons du facteur 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 ; ajustements des exigences de compensation, notamment pour les exploitants à forte croissance, les exploitants précurseurs et les nouveaux exploitants ; exemptions techniques et exemptions pour les routes à destination ou en provenance d'États à faibles émissions. Le CAEP a effectué les analyses initiales et a présenté ses résultats lors de la réunion EAG/7, en octobre 2014.

1.4 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.

1.5 Le CAEP a terminé les analyses supplémentaires demandées et a présenté les résultats de l'ensemble des analyses techniques à la réunion EAG/15 en janvier 2016.

1.6 De plus, l'EAG a été fréquemment tenu au courant des travaux du CAEP concernant l'élaboration de recommandations sur les éléments de conception technique d'un régime mondial de MBM à savoir : les aspects suivi, compte rendu et vérification (MRV) ; les critères d'unités d'émissions (EUC) ; et l'établissement des 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 du Conseil et de la 39^e Assemblée sur un régime mondial de MBM.

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

2.1 La réunion EAG/15, en janvier 2016, 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.

2.2 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, pour examen ultérieur par le Conseil. Le Groupe 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.

2.3 Le Groupe de haut niveau s'est réuni deux fois (les 24 et 25 février et du 13 au 15 avril 2016) pour réviser le projet de texte de résolution de l'Assemblée et pour améliorer et clarifier plusieurs dispositions du projet de texte. Le Groupe a reconnu que les § 7, 8 et 9 du projet de texte de résolution de l'Assemblée demeureront les aspects les plus cruciaux sur lesquels des divergences persistent, et tous les États ont été encouragés à engager des consultations bilatérales et multilatérales entre eux pour harmoniser leurs points de vue et parvenir éventuellement à un texte de compromis à présenter à la réunion de haut niveau en mai 2016 (voir le § 4).

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, § 19, al. b)], le Secrétariat a organisé deux cycles de dialogues sur l'aviation mondiale¹ (GLAD) en avril 2015 et en mars-avril 2016, dans toutes les régions de l'OACI. Les objectifs de ces dialogues étaient les suivants : partager l'information concernant les MBM et leur rôle dans un panier de mesures pour gérer les émissions de CO₂ 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 de texte de résolution de l'Assemblée ; recueillir les commentaires des États membres et des organisations concernées ; et préparer la réunion de haut niveau (voir le § 5), puis la 39^e Assemblée.

¹ Tous les documents concernant les GLAD de 2015 et de 2016 sont respectivement disponibles aux adresses suivantes : <http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx> et <http://www.icao.int/Meetings/GLADs-2016/Pages/default.aspx>.

3.2 Les GLAD 2015 ont permis de dégager les principaux points à prendre en considération dans la conception d'un régime mondial de mesures basées sur le marché, à savoir la simplicité administrative, l'intégrité environnementale, le rapport coût-efficacité et la différenciation sans discrimination. Ces points ont servi de base pour les GLAD 2016 et sont étroitement liés à des paragraphes spécifiques du projet de texte de la résolution de l'Assemblée, notamment les § 7 (mise en œuvre graduelle), 8 (exemptions fondées sur les routes) et 9 (répartition des exigences de compensation). La plupart des participants étaient d'avis que le projet de texte serait une bonne base de départ, mais que d'autres améliorations et clarifications du texte seraient nécessaires, en particulier pour les paragraphes mentionnés ci-dessus.

3.3 Les participants ont également examiné les rôles de différentes parties prenantes et ont constaté leur grande similitude dans tous les GLAD pour divers aspects de la mise en œuvre d'un régime mondial de mesures basées sur le marché, par exemple le système MRV et les registres. Il y a également eu convergence de vues sur la nécessité pour l'OACI de renforcer les capacités et d'offrir des activités de formation, ainsi que sur le besoin de normes, d'orientations et d'outils, pour réaliser la pleine mise en œuvre d'un tel régime.

4. RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MBM

4.1 La réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM² (HLM-GMBM) s'est tenue à Montréal (Canada) du 11 au 13 mai 2016 pour examiner un projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM et faire des recommandations au Conseil. Ont assisté à cette réunion 311 représentants de 65 États membres et de 17 organisations internationales.

4.2 La réunion a apporté des clarifications et des améliorations à un certain nombre de dispositions prévues dans le projet de texte, et a reconnu plusieurs préoccupations et autres approches et idées possibles, en particulier en ce qui concerne les § 7 (mise en œuvre graduelle) et 9 (répartition des exigences de compensation).

4.3 La réunion a reconnu que les § 7 et 9 du projet de texte de résolution de l'Assemblée demeureront les aspects les plus cruciaux sur lesquels persistent des divergences, et les États ont été encouragés à poursuivre les consultations bilatérales et multilatérales pour harmoniser leurs points de vue et aboutir à un éventuel texte de compromis.

5. RÉUNION DU GROUPE INFORMEL DES AMIS DU PRÉSIDENT

5.1 La réunion du Groupe informel des amis du Président³ s'est tenue à Montréal (Canada) les 22 et 23 août 2016 pour examiner les résultats des consultations bilatérales et multilatérales entre les États concernant le projet de texte de résolution de l'Assemblée, particulièrement en ce qui concerne les § 7 et 9 du projet de texte, en vue d'élaborer un texte de compromis à examiner par le Conseil.

² Tous les documents concernant la réunion HLM-GMBM sont disponibles à l'adresse : <http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

³ Tous les documents concernant la réunion du Groupe informel des amis du Président sont disponibles à l'adresse : <http://www.icao.int/Meetings/GMBMFP/Pages/default.aspx>

Appendice A

5.2 Vu l'issue des consultations bilatérales et multilatérales qui avaient eu lieu avant la réunion, une nouvelle approche à la mise en œuvre progressive a été présentée et bien reçue par la réunion, à savoir la participation volontaire des États lors de la phase pilote (de 2021 à 2023) et de la première phase (de 2024 à 2026), suivie de la deuxième phase (de 2027 à 2035), à laquelle participeront tous les États sauf les États exemptés.

5.3 La réunion s'est centrée sur la façon d'opérationnaliser l'approche, et elle a axé ses débats sur les cinq questions suivantes : 1) options pour les États qui participent à la phase pilote ; 2) étendue des exemptions pour la deuxième phase ; 3) examen de la mise en œuvre progressive ; 4) approche dynamique pour la répartition des exigences de compensation ; 5) émissions de base pour le calcul des exigences de compensation. Les résultats de la réunion ont été communiqués au Conseil, pour examen lors de son approbation du projet de texte de résolution de l'Assemblée, en vue de sa soumission à la 39^e session de l'Assemblée.

APPENDICE B

Résolution A39-XX de l'Assemblée : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39^e session, *{Texte existant extrait d'A38-18, § 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 GMBM, 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 d'A38-18, § 19, al. 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 GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, 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 d'A38-18, § 19, al. c)}*

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable entrepris 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 relative à un régime GMBM, ses éléments de conception et ses mécanismes de mise en œuvre, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations, *{Nouveau texte reflétant le travail accompli depuis 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 d'A38-18, § 19, al. b)}*

Reconnaissant que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions, *{Nouveau texte reflétant le travail accompli depuis 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 des considérants d'A38-18}***

Reconnaissant qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois, ***{Basé sur le texte d'A38-18, § f) de l'Annexe}***

Soulignant que la décision prise par l'Assemblée à sa 38^e session d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, ***{Reflète l'appui à une solution globale plutôt qu'un ensemble disparate de MBM}***

Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs, ***{Basé sur le texte d'A38-18, § 30, et sur le principe directeur h)}***

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales, ***{Mis à jour pour refléter l'Accord de Paris}***

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 des considérants d'A38-18}***

Se félicitant de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et *reconnaissant* que les travaux relatifs à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale et sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris, ***{Reconnaissance de l'Accord de Paris}***

Considérant que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et de nouveaux mécanismes de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux 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 l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation, ***{Nouveau texte sur les méthodologies MDP}***

1. *Décide* que cette Résolution, combinée à la Résolution A39-YY : *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* et à la Résolution A39-ZZ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

1bis. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ 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 ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO₂ correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020 ; ***{Reconnaissance de la difficulté d'atteindre le CNG 2020 par des méthodes autres que les MBM}***

3. *Souligne* le rôle d'un régime GMBM pour compléter un plus large panier de mesures, afin d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ; ***{Rôle complémentaire du GMBM pour atteindre le CNG 2020}***

4. *Décide* de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États ; ***{GMBM en tant que programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)}***

5. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que tous les efforts soient faits pour que les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants alternatifs durables soient pris en compte par les États membres et reflétés dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour veiller à ce que les exigences de compensation d'un exploitant d'aéronefs dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants alternatifs durables, de façon ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ; ***{Progrès futurs des mesures autres que MBM}***

5bis. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès

Appendice B

soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

6. *Reconnait* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ; *{Reconnaissance des circonstances particulières des États}* – **Appui à la différenciation**

7. *Décide* de favoriser la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit : *{Mise en œuvre progressive}* – **Appui à la différenciation**

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'aéronefs sur la base des indications du § 9, al. e), i), ci-dessous ; *{Phase pilote pour les États volontaires, avec options de calcul des exigences de compensation}*
- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 9, al. a), ci-dessous ; *{1^{re} phase pour les États volontaires}*
- c) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ; *{Mise à jour des renseignements indiquant la participation volontaire}*
- d) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ; *{2^e phase pour les États à 0,5 %, 90 % des TKP, avec exemption des PLM, PEID et PDSL, à moins qu'ils ne se portent volontaires}*
- e) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1^{er} janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ; *{Participation volontaire et préavis de 6 mois}*
- f) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui

constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;
{Examen en vue d'ajustements}

8. *Décide* que le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'aéronefs volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 7 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 7 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ; – **Appui à la différenciation**
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 7 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ; *{Réduire au minimum les distorsions du marché}* – **Appui à la différenciation**

9. *Décide* que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'aéronef doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) exigence de compensation d'un exploitant d'aéronefs = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'aéronefs = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020) / total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100% – % individuel) ;

- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
- i) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
 - a) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus, ou
 - b) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA en 2020;
 - ii) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel;
 - iii) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel;
 - iv) de 2030 à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
 - v) de 2033 à 2035, au moins 70 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
- f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;
- g) les émissions visées aux alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ; ***{Répartition avec approche dynamique}*** – **Appui à la différenciation**

10. *Décide* que les nouveaux venus⁴ sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ; ***{Nouveaux exploitants}*** – **Appui à la différenciation**

11. *Décide* que, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA 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 CO₂ 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 l'incendie ; ***{Exemptions techniques}***

⁴ Un nouveau venu est défini comme étant 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.

12. *Décide* que les émissions qui ne sont pas visées 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 d'aéronefs inclus dans le régime ; *{Pas de redistribution des émissions exemptées}* –

Appui à la différenciation

13. *Note* les travaux menés par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur : a) le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV), b) les critères recommandés pour les unités d'émissions à acheter par les exploitants d'aéronefs qui tiennent compte de l'évolution du processus CCNUCC, et c) les registres à créer dans le cadre du CORSIA, et *demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'achever ses travaux dès que possible, y compris la fourniture d'une assistance et d'un renforcement des capacités, de façon à permettre la mise en œuvre complète du CORSIA 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 l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ; *{Cycle de conformité}*

15. *Décide* que le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ; *{Sauvegarde sur les coûts}*

16. *Décide* que le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA à soumettre à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 7, al. f), ci-dessus et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'aéronefs et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;
- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants alternatifs durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ; *{Durée et révision}*

Appendice B

16bis. *Détermine* que le CORSIA ou tout autre régime décidé par l'Assemblée doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ; ***{Pas d'application faisant double emploi des MBM au-delà du CORSIA}***

17. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue d'établir les mécanismes nécessaires à la mise en œuvre du CORSIA 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 connexes sur la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du CORSIA, y compris des procédures MRV simplifiées, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ; ***{Élaboration des règles MRV}***
- b) tous les États membres dont les exploitants d'aéronefs entreprennent des vols internationaux prendront les dispositions nécessaires, conformément aux SARP MRV, à la mise en œuvre à partir du 1^{er} janvier 2019 ; ***{Mise en œuvre des règles MRV}***

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

- c) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour guider l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du régime, compte tenu de l'évolution pertinente de la CCNUCC et de l'article 6 de l'Accord de Paris, en vue d'une adoption par le Conseil dès que possible mais au plus tard 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 des unités d'émissions (EUC) pour présenter des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA ; ***{Programmes admissibles}***
- e) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, examinera périodiquement les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les EUC, selon qu'il convient, afin de promouvoir la compatibilité avec les décisions pertinentes futures dans le cadre de l'Accord de Paris ; ***{Révision des EUC}***

concernant l'établissement de registres,

- f) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les politiques et éléments indicatifs connexes 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 sur les registres}***
- g) 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^{er} janvier 2021 ; ***{Établissement d'un registre central}***

- h) les États membres élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres établis par des groupes d'États, ou prendront des dispositions pour participer à d'autres registres, selon les directives de l'OACI ; *{Établissement des registres des États}*

concernant la gouvernance du CORSIA,

- i) le Conseil supervisera le fonctionnement du CORSIA, avec l'appui fourni par l'organisme consultatif technique permanent et le CAEP, selon les besoins ; *{Gouvernance}*

concernant le cadre de réglementation,

- j) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation 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 CORSIA à partir de 2020 : – **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^{er} janvier 2019, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ; *{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 l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ; *{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 de groupes de registres par groupes d'États, éventuellement par des projets pilotes ; *{Partenariats pour les registres}*

19. *Décide* que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 17 ci-dessus ; *{Unités d'émissions admissibles}*

19bis. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ; *{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 CO₂ de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans que les réductions d'émissions soient comptées deux fois ; *{Autres mesures sur les méthodologies liées à l'aviation}*