



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 22 de l'ordre du jour (section sur le Régime mondial de mesures basées sur le marché) a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 22/2 est recommandée à la Plénière pour adoption.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.*

**Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre****22.3 RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ**

22.3.1 Dans la note WP/52 et Rectificatif n° 1, le Conseil présente le projet de texte d'une résolution de l'Assemblée 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)*, projet qui a été élaboré à la lumière des travaux effectués par l'Organisation depuis la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée pour mettre au point d'un régime mondial de MBM, comme il est résumé dans l'Appendice A de la note. L'Appendice B de cette note contient le projet de texte d'une résolution de l'Assemblée à examiner à la 39<sup>e</sup> session.

22.3.2 Dans la note WP/414, la Slovaquie, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, estime nécessaire que la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée adopte un régime mondial de MBM crédible, solide et efficace comme élément clé du « panier de mesures » permettant de limiter les émissions CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale et d'atteindre une croissance carboneutre à compter de 2020. La note fait part de la position européenne sur l'importance pour les éléments de conception clés d'être clairs, crédibles et acceptés comme un ensemble pour la durée du régime mondial de MBM, avec une feuille de route pour une mise en œuvre à compter de 2020. Elle fait part également de l'intention de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC de mettre en œuvre le régime d'entrée de jeu et demande aux États qui le peuvent de déclarer avant la fin de la session de l'Assemblée leur engagement à participer volontairement au régime mondial de MBM dès le commencement.

22.3.3 Dans la note WP/412, l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie proposent des modifications de certaines dispositions du projet de texte de la résolution de l'Assemblée sur le régime mondial de MBM, notamment : un examen du régime après la phase pilote et la première phase déterminera les paramètres de conception de la deuxième phase, qui commencera en 2027, comme le seuil de TKP pour les exemptions et un taux individuel spécifique dans l'approche dynamique à partir de 2030 ; la constatation que les « États développés ouvriront la voie » ; la répartition des exigences en matière de compensation sur la base de contributions déterminées à l'échelon national (NDC) par chaque État participant, ou au moyen de la formule fournie au § 9 du projet de texte ; l'utilisation de seuils différents pour la participation au régime, entre les nouveaux arrivants provenant d'États développés et ceux provenant d'États en développement ; la non-utilisation des normes et pratiques recommandées (SARP) pour les activités de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) ; et des échéanciers différents pour la mise en œuvre des activités MRV pour les États participant à des phases différentes du régime.

22.3.4 Dans la note WP/449, le Guatemala et l'Espagne communiquent des informations sur l'« Alliance pour une aviation durable », une initiative qu'ils ont élaborée ensemble et avec les États-Unis qui vise à promouvoir les programmes de réduction des émissions et les projets axés sur une approche de développement progressif pour la réduction des émissions qui aident à faire de l'aviation un secteur durable sur les plans environnemental, social et économique. La note invite les autres États et les organisations à participer à cette initiative et souligne la nécessité de la coopération entre les États pour la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSA).

22.3.5 Dans la note WP/182, le Qatar émet un point de vue basé sur le paragraphe i) de l'Annexe à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, qui porte expressément sur la prise en compte des mesures prises promptement par les transporteurs aériens pour améliorer le rendement carburant et réduire les émissions de l'aviation. Il note que les propositions n'incluent pas les « précurseurs » (*early movers*), un important élément de conception, que l'absence de cet élément pourrait faire perdre aux transporteurs aériens la motivation d'améliorer leur efficacité à un rythme plus élevé que celui de l'industrie et, en fait, qu'elle pénaliserait les précurseurs lorsque la croissance carboneutre (CNG) sera mise en œuvre.

22.3.6 Dans la note WP/211, Révision n° 1, l'Indonésie appuie l'établissement d'un régime mondial de MBM pour l'aviation civile internationale et résume sa position sur les points suivants : la nécessité de veiller à ce que les exigences de compensation des émissions des exploitants soient réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle ; l'Indonésie est prête à agir promptement en adoptant le régime dès 2021 si elle reçoit un soutien technique de l'OACI et/ou d'autres États membres ; l'Indonésie est en faveur d'une transition dynamique de la répartition des exigences de compensation pour le passage d'une approche sectorielle à 100 % à une approche individuelle.

22.3.7 Dans la note WP/233, le Brésil appuie une approche en deux phases pour la mise en œuvre du régime mondial, avec un intervalle minimal de cinq ans entre les deux, et plaide pour une classification des États dans chaque phase basée principalement sur des critères tels que les TKP. Il croit fermement que tous les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale qui ne sont pas admissibles aux exemptions devraient adhérer ensemble au régime durant la seconde phase. Il appuie l'approche sectorielle à 100 % pour la répartition des exigences de compensation. Il reconnaît aussi que d'autres travaux devraient être confiés au CAEP concernant la mise en œuvre du régime, et en particulier que les critères des unités d'émissions doivent suivre les principes de la CCNUCC et de l'accord de Paris.

22.3.8 Dans la note WP/234, le Brésil résume les arguments techniques en faveur de l'adoption de l'approche sectorielle à 100 % pour la répartition des exigences de compensation afin d'éviter les distorsions du marché et l'imposition d'un fardeau disproportionné sur le développement du trafic aérien international de certaines régions.

22.3.9 Dans la note WP/343, la Malaisie appuie l'élaboration d'un régime mondial de MBM (sous la forme d'un mécanisme mondial de compensation) qui vise à réduire l'incidence des émissions de carbone provenant de l'aviation internationale. Elle prendra toutes les mesures nécessaires pour se préparer à la mise en œuvre du régime, tout en demandant l'assistance technique de l'OACI et en encourageant la coopération avec d'autres États. Elle appuie également la mise en œuvre progressive du régime sur la base du consensus des États membres, et l'approche sectorielle pour la répartition des exigences de compensation. La Malaisie exprime son intention de participer volontairement au régime dès le départ.

22.3.10 Dans la note WP/387, la Fédération de Russie présente une analyse globale des incidences négatives liées à la mise en œuvre du CORSIA et offre une autre approche pour faire face aux défis environnementaux, approche qui est fondée sur le mécanisme dit de développement propre (CDM) pour l'aviation civile internationale (ACDM), comme base pour la mise en œuvre du régime mondial de MBM. Le but de la proposition est de mettre en place un mécanisme pour mobiliser les ressources dont dispose l'aviation internationale, en introduisant une redevance environnementale pour les États, calculée sous forme de taux forfaitaire par tonne de carburant d'aviation utilisée pour les vols internationaux, afin de financer des projets aéronautiques éco-efficaces dans les États en développement.

22.3.11 Dans la note WP/411, le Canada émet l'avis qu'un régime mondial de MBM unique et robuste, en tant qu'élément du panier de mesures pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, donnerait un résultat nettement meilleur sur le plan de l'environnement, et à moindre coût, qu'un ensemble disparate de mesures nationales et régionales. Il reconnaît que le projet de résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/52 est le fruit d'efforts considérables visant à parvenir à un compromis et que les éléments ne fonctionnent que lorsqu'ils sont pris ensemble. Le Canada estime que l'ensemble est équilibré et qu'il tient compte des multiples perspectives des divers États. Il exprime son intention de participer volontairement au régime dès le départ et encourage les autres États à faire de même.

22.3.12 Dans la note WP/428, le Chili présente son point de vue sur les travaux techniques en cours du CAEP concernant le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres liés à un régime mondial de MBM, ainsi que sur les avantages pour tous les États membres de l'OACI d'avoir accès aux informations pertinentes de façon transparente. Il propose que tous les États membres soient informés des délibérations relatives aux travaux techniques futurs du CAEP sur un régime mondial de MBM.

22.3.13 Dans la note WP/448, les États-Unis appuient l'approche globale de l'OACI visant à atteindre une croissance carboneutre à partir de 2020 au moyen d'un « panier de mesures » comprenant un régime mondial de MBM pour combler une lacune. Ils appuient également l'adoption du CORSIA et approuvent le texte de la résolution de l'Assemblée proposé dans l'Appendice B à la note WP/52, qui consiste en un bloc soigneusement équilibré d'éléments essentiels ; en outre, ils entendent fournir aux États un soutien en matière de renforcement des capacités afin de les aider à mettre en œuvre le CORSIA. Les États-Unis font aussi part de leur intention d'adhérer au régime mondial de MBM dès le début, en comptant sur la participation d'autres États qui représentent collectivement des émissions mondiales importantes, et ils encouragent les autres États à envisager de participer au régime mondial de MBM dès le début et à déclarer publiquement leur volonté à cet effet, si possible au cours de la session de l'Assemblée.

22.3.14 Dans la note WP/153, Révision n° 1, l'IATA souligne qu'une prolifération d'instruments de tarification du carbone dans le domaine de l'aviation donnerait lieu à une mosaïque insoutenable de mesures pour les exploitants et les gouvernements. À l'inverse, elle estime que si un mécanisme mondial de compensation du carbone destiné à soutenir la croissance carboneutre à partir de 2020 était la seule mesure mondiale pour remédier aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, les coûts pour l'industrie, bien qu'élevés, seraient plus gérables.

22.3.15 Dans la note WP/154, Révision n° 1, l'IATA expose ses vues sur la mise en œuvre progressive du régime mondial de MBM, notamment : tous les exploitants devraient recevoir un traitement égal, quelle que soit la route ; les émissions non visées par le régime ne devraient pas être redistribuées pour être compensées par des exploitants soumis au régime ; la proportion d'émissions de l'aviation internationale couverte dans les différentes phases ne devrait pas être inférieure à celle qui est envisagée dans la proposition comme suite à la réunion de haut niveau tenue en mai 2016 ; la disposition spéciale applicable aux pays les moins développés, aux petits États insulaires en développement et aux pays sans littoral en développement limitera les incidences du régime sur les économies en développement et émergentes.

22.3.16 Dans la note WP/155, Révision n° 1, l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA présentent la résolution sur un régime mondial de MBM adoptée par la 72<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle de l'IATA en juin 2016. Cette résolution recommande une série d'éléments de conception, notamment :

la mise en œuvre progressive ne devrait pas causer de distorsion du marché et tous les exploitants utilisant une même route devraient recevoir un traitement égal ; la répartition des exigences de compensation devrait tenir dûment compte d'une pondération appropriée entre la composante sectorielle et la composante individuelle, étant entendu que la pondération peut changer durant la période du régime.

22.3.17 Dans la note WP/413, l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA estiment que, même si l'industrie de l'aviation reconnaît les considérations qui ont conduit à ce que le programme CORSIA proposé soit applicable sur une base volontaire durant la phase pilote et la première phase de mise en œuvre, il faut veiller à ce que cela n'entraîne pas davantage de distorsions de marché et à ce que le caractère mondial et exclusif du régime soit préservé. La note examine aussi la nécessité d'une prévisibilité et d'une stabilité de la réglementation et fait valoir l'importance du renforcement des capacités pour faciliter la participation au CORSIA. Elle encourage les États à participer volontairement au CORSIA dès la mise en place du régime et demande au Conseil d'accélérer les travaux concernant le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres.

22.3.18 Dans la note WP/248, la Banque mondiale met en relief les occasions de partenariat entre l'OACI et le Groupe de la Banque mondiale (WBG) pour la mise en œuvre réussie du régime mondial de MBM. Le WBG possède une expérience considérable dans les activités de renforcement des capacités qui seront très importantes pour les mécanismes du régime de l'OACI, notamment la définition et l'établissement des registres, les systèmes de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) et les outils de collecte et de gestion des données. Le WBG est prêt à soutenir le programme de renforcement des capacités et d'assistance de l'OACI qui sera nécessaire au succès de la mise en œuvre du régime.

22.3.19 Dans la note WP/431, la République de Corée communique, avant la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, des informations sur les enseignements qu'elle a tirés de son expérience du système MRV dans le cadre de l'Accord d'activités volontaires (AVA) avec les transporteurs aériens nationaux et dans le cadre du Régime coréen d'échange des droits d'émission (ETS) pour les vols intérieurs.

22.3.20 Dans la note WP/443, la Thaïlande présente des informations sur son programme volontaire de réduction des émissions (TVER), qui est un des mécanismes de réduction des émissions de GES du marché volontaire du carbone de la Thaïlande. Elle invite l'Assemblée à appuyer l'emploi de crédits TVER comme crédits compensatoires dans le cadre d'un régime mondial de MBM de l'aviation internationale.

22.3.21 Dans la note WP/163, l'IATA rappelle que les principes de simplicité, d'intégrité et de confidentialité sont importants pour les exploitants aériens et qu'il reste encore beaucoup à faire sur plusieurs éléments clés concernant le processus MRV, les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres pour permettre une mise en œuvre complète d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale.

22.3.22 Dans la note WP/206, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) énumère des éléments clés à examiner par l'Assemblée pour que le régime mondial de MBM soit établi sur des bases solides sur les plans environnemental et économique. Elle présente des recommandations visant à renforcer le texte de la résolution de l'Assemblée, notamment : la nécessité de fixer des objectifs plus ambitieux dans le cadre du processus d'examen en ligne avec l'Accord de Paris ; dans le cas des routes régionales sur lesquelles la pollution au carbone est déjà lourde, la responsabilité initiale devrait être plus

grande ; les obligations liées aux petites routes régionales à forte croissance devraient augmenter à mesure de la pollution de ces routes ; et les responsabilités devraient être mises à jour régulièrement.

22.3.23 Dans la note WP/377, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) salue le travail effectué par l'OACI et ses États membres sur les questions environnementales et présente son point de vue sur un régime mondial de MBM. À son avis, la soumission obligatoire des plans d'action nationaux et la prise en compte des questions environnementales dans les programmes d'audit de l'OACI favoriseraient la mise en œuvre du régime.

22.3.24 Dans la note WP/465, la République dominicaine présente les progrès qu'elle a réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (DRAPER) qu'elle a établi en fonction des dispositions de la Résolution A38-18 de l'Assemblée et avec le soutien du projet d'assistance OACI-UE. Une mise à jour du plan d'action a été communiquée en juillet 2015.

22.3.25 Le Comité constate le problème concernant la composition du CAEP soulevé dans la note WP/428 présentée par le Chili ; il indique que le Conseil a déjà pris la décision de diffuser davantage d'informations sur les progrès du CAEP et que le Secrétariat réfléchira à la meilleure manière d'aider les États intéressés à devenir des observateurs du CAEP et à désigner des experts pour participer aux travaux sur les MBM.

22.3.26 Le Comité constate que plusieurs notes soulignent l'importance du renforcement des capacités et de l'assistance aux États pour la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM et que le projet de texte de la résolution de l'Assemblée comprend des dispositions expresses à ce sujet. Il se félicite de la note WP/248 présentée par la Banque mondiale, qui a l'intention de soutenir les activités de renforcement des capacités dans les domaines des systèmes de MRV et des registres en vue de la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM.

22.3.27 Le Comité note le volume de travail que le Conseil, son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG), le Groupe de haut niveau, la réunion de haut niveau et la Réunion du groupe informel des amis du Président ont effectué, ainsi que les apports techniques d'experts, avant que le Conseil produise le projet de texte de résolution de l'Assemblée figurant à l'Appendice B de la note WP/52.

22.3.28 Un très grand nombre d'États appuient le projet de texte de résolution de l'Assemblée présenté dans la note WP/52 car il représente les résultats d'efforts considérables déployés par l'Organisation au cours des trois dernières années et tient compte des différents points de vue des États, donc un compromis soigneusement équilibré et acceptable comme ensemble.

22.3.29 Quelques États expriment des préoccupations, notamment sur la nécessité d'effectuer d'autres travaux pour s'assurer que les points de vue de tous les États soient pris en compte dans le projet de texte de résolution de l'Assemblée, et suggèrent de poursuivre les délibérations et les consultations afin d'améliorer le projet de texte. Le Comité constate que ces questions sont traitées au paragraphe 2 de la note WP/52.

22.3.30 Le Comité note que le Président, de concert avec le Président du Conseil, consultera certains États en vue de l'examen d'améliorations possibles du projet de texte de résolution de l'Assemblée, sans que cela n'ait d'incidence sur l'appui que le texte a reçu jusqu'ici.

22.3.31 À la suite de consultations informelles avec quelques États, le Comité examine les suggestions issues desdites consultations et convient des amendements ci-après du projet de texte de résolution de l'Assemblée :

- un nouveau paragraphe des considérants du projet de texte sera ajouté : « *Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux ; »
- un nouveau paragraphe 7 c) du projet de texte sera ajouté : « Tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ; » et
- un nouveau paragraphe 17bis du projet de texte de résolution de l'Assemblée sera ajouté : « *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et la période de référence et les échéanciers admissibles ; »

22.3.32 Des États expriment toute une diversité d'avis sur ce que devrait être une norme, une pratique recommandée ou des éléments indicatifs concernant le MRV et les EUC. À cet égard, le Comité demande que le Conseil, tout en entreprenant les travaux d'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs connexes pour la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du CORSIA, donne des orientations claires sur ce que devrait être une norme ou une pratique recommandée et sur ce qui devrait figurer dans des éléments indicatifs.

22.3.33 Le Comité note que le Conseil, tout en entreprenant des travaux sur les critères des unités d'émissions, encouragera l'élaboration de méthodologies pour des projets de réduction des émissions ainsi que la mise en œuvre de tels projets, projets qui généreront des unités d'émissions provenant du secteur de l'aviation. Le Comité souligne que les États sont encouragés à élaborer des projets liés à l'aviation intérieure.

22.3.34 Le Comité note que la gestion et la gouvernance générale du régime, à la suite des décisions de l'Assemblée, relèvent de la responsabilité du Conseil.

22.3.35 Un nombre écrasant d'États réitèrent leur appui au projet de texte de résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/52, ainsi qu'aux amendements suggérés ci-dessus à la suite des consultations informelles.

22.3.36 Quelques États réitèrent la préoccupation que leur inspirent les incidences de certains éléments du projet de régime mondial de MBM sur le développement durable de l'aviation internationale, en particulier dans les pays en développement.

22.3.37 Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte la Résolution suivante :

---

**Résolution 22/2 : 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)**

*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<sup>e</sup> session,

*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,

*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,

*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,

*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,

*Reconnaissant* que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions,

*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,

*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,



*Soulignant* que la décision prise par l'Assemblée à sa 38<sup>e</sup> 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,

*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,

*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,

*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,

*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,

*Considérant* que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et un nouveau mécanisme 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,

*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,

*Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

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 ;

2. *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 ;

3. *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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale à partir de 2020 ;
4. *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 ;
5. *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 CO<sub>2</sub> 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 ;
6. *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 CO<sub>2</sub> 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 ;
7. *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 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 ;
8. *Reconnaît* 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 ;
9. *Décide* 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 :
  - 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 § 11, alinéa e), i), ci-dessous ;
  - 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 § 11, alinéa a), ci-dessous ;

- 
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) 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 ;
- e) 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 ;
- f) 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<sup>er</sup> janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) 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 ;
10. *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 § 9 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 § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
11. *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) 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 au paragraphe 11, 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 ;
12. *Décide* que les nouveaux venus<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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.

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 ;

13. *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 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 l'incendie ;

14. *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 ;

15. *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 ;

16. *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 ;

17. *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 ;

18. *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 § 9, alinéa g), 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 ;

19. *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 CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ;

20. *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 ;
- 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<sup>er</sup> janvier 2019 ;

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 ;
- 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 ;
- 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 ;

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 ;
- 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<sup>er</sup> janvier 2021 ;

- 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 ;

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 ;

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 ;

21 *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et la période de référence et les échéanciers admissibles ;

22. *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 :

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 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 ;
- b) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système 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 ;

- 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 ;

23. *Décide* que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 20 ci-dessus ;

24. *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 ;

25. *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 CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.