



GROUPESUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GIACC)

TROISIÈME RÉUNION

Montréal, 17 – 19 février 2009

RÉSUMÉ DES DÉLIBÉRATIONS — 3^e JOURNÉE

Point 3 : Planification des mesures et des éléments de politique que le Groupe doit élaborer

Examen du projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination tenue le 16 février 2009, préparé par le Président

1. Le Groupe reprend et termine l'examen du projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination, préparé par le Président et intitulé : *Aspirational Goals: A way forward in the GIACC process*. Le débat porte principalement sur la manière de refléter le principe de responsabilités communes mais différenciées (RCMD) et sur le besoin de fixer des objectifs qui aillent au-delà du rendement du carburant.
2. Notant que les deux paragraphes seront intégrés dans le projet de rapport qui sera examiné à la GIACC/4, un membre souligne qu'ils devraient être précédés d'une déclaration présentant la position fondamentale du Groupe, qui est clairement énoncée au troisième paragraphe du préambule de l'Appendice K (*Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques*) de la Résolution A36-22 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*), à savoir les principes de non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatifs aux responsabilités communes mais différenciées (RCMD) et aux capacités respectives prévus par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et le Protocole de Kyoto. Un membre appuie cette proposition et suggère que le Groupe admette ces principes au lieu de les reconnaître, comme l'a fait l'Assemblée.
3. Faisant remarquer que les deux paragraphes combinent politique et communication à l'intention du public, un membre convient que des déclarations globales énergiques devraient figurer au début du projet de résumé de manière à présenter le résultat des délibérations du GIACC et fixer clairement les éléments essentiels de la démarche adoptée par le Groupe. Tout en partageant cette opinion, un autre membre affirme que si le projet de résumé doit servir de communiqué public, il faut éviter d'être trop technique et de mettre des renvois à plusieurs autres documents. Il fait remarquer que même si le projet de résumé est intitulé *Aspirational Goals: A way forward in the GIACC process*, seul le premier paragraphe traite d'objectifs ambitieux, le second porte sur le suivi et les comptes rendus. Affirmant que l'intention n'est pas d'utiliser ces deux paragraphes dans un communiqué public, un autre membre insiste sur le fait qu'ils ne visent qu'à indiquer la voie pour les prochaines étapes.

4. Un membre soutient que les principes énoncés dans la Convention de Chicago et les principes et dispositions de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto, que l'on a cités, ne peuvent être mis sur un même plan car ils traitent de questions différentes. Il souligne que la Convention de Chicago ne porte que sur l'aviation civile internationale et qu'elle n'aborde pas les changements climatiques. En soulignant l'importance de la modification proposée au cours de l'examen précédent du projet de résumé, où le terme « *capabilities* » dans la deuxième phrase du premier paragraphe serait remplacé par l'expression « *historical responsibilities* », un membre souligne qu'il pourrait difficilement accepter une solution de compromis si le premier paragraphe ne rend pas clairement le principe des RCMD. Il suggère donc d'ajouter « *in accordance with their common but differentiated responsibilities and capabilities* » à la fin de la première phrase. Le membre considère que cette formule est équitable car l'OACI et ses États contractants doivent s'efforcer collectivement de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation sur le climat de la planète, en tenant compte des responsabilités et capacités communes mais différenciées énoncées dans la CCNUCC et le Protocole de Kyoto.

5. Un membre convient qu'il importe de reconnaître le principe des RCMD dans le premier paragraphe et, notant que la première phrase est extraite de l'alinéa 1 c) du dispositif de l'Appendice A (*Généralités*) de la Résolution A36-22 de l'Assemblée, il souligne qu'il ne faut pas modifier la phrase car elle a été entérinée par l'Assemblée. Il propose que le principe des RCMD soit plutôt reflété dans la troisième phrase du premier paragraphe.

6. Un autre membre propose de supprimer la première phrase au complet et de modifier la deuxième phrase en ajoutant le membre de phrase « *Consistent with Appendix K of Assembly Resolution A36-22* » au début, avant « *GIACC recommends...* ».

7. Rappelant les doutes qu'il a exprimés auparavant, un autre membre réitère son opinion que, selon le mandat du GIACC (voir l'Appendice B de la note WP/1) et l'Appendice K de la Résolution A36-22 de l'Assemblée, les objectifs ambitieux mondiaux ne sont pas circonscrits au rendement du carburant. La restriction des objectifs ambitieux mondiaux contenue dans le premier paragraphe lui semble donc inacceptable. Il propose de modifier la deuxième phrase en remplaçant le membre de phrase « *GIACC recommends global, collective aspirational goals in the form of fuel efficiency* » par « *GIACC recommends short-, medium- and long-term global, aspirational goals which guide the framework of programme elements as defined in the terms of reference of GIACC* », et de conserver le reste de la phrase (« *which would not attribute specific obligations to individual States* »).

8. Un membre appuie cette position et la proposition, et rappelle que le mandat du Groupe de travail 1 stipule « *provide a set of options with respect to particular global aspirational goals in the form of fuel efficiency, their timescales, challenges and metrics* ». Le groupe de travail doit aussi examiner des objectifs à moyen terme relatifs au rendement du carburant et les possibilités d'atteindre une croissance neutre en carbone et les objectifs à long terme ainsi que des réductions absolues des émissions (voir le paragraphe 3.1 de la note WP/2). Il estime que si le projet de résumé limite les objectifs ambitieux mondiaux à ceux qui ont trait au rendement du carburant, ce serait là un recul qu'il considère inacceptable. Il serait en mesure d'appuyer la proposition de mentionner les responsabilités et les capacités communes mais différenciées dans la troisième phrase si le texte est adéquatement rédigé.

9. Appuyant la proposition initiale d'insérer le membre de phrase « *in accordance with their common but differentiated responsibilities and capabilities* » à la fin de la première phrase, un autre membre fait remarquer que cette formule se réfère au climat mondial, ce qui est du ressort de la CCNUCC. Étant donné que le principe des RCMD est également enchâssé dans la Convention-cadre, il convient d'y faire référence dans la première phrase. Il indique que si le Groupe appuie cette proposition, on pourrait trouver un équilibre en modifiant la première phrase du deuxième paragraphe en remplaçant « *and differentiated responsibilities* » par « *and circumstances* », pour que le texte se lise « *according to*

national capabilities and circumstances ». Pour assurer la cohérence, ce membre propose aussi de remplacer « *capabilities* » par « *capacities* » dans la deuxième phrase du premier paragraphe. Tout en soulignant qu'il faut maintenir les objectifs ambitieux mondiaux en termes de rendement du carburant dans cette phrase, il déclare ne pas être en mesure d'accepter le libellé du paragraphe 10(2) de la Déclaration ministérielle sur l'environnement mondial et l'énergie des transports, à savoir « *including in the form of fuel efficiency* », comme il a été suggéré de le faire lors des délibérations précédentes sur le projet de résumé. Le membre propose d'ajouter le libellé « *and the extent to which developed States provide technical and financial support to developing States* » après le terme « *States* ». De plus, il propose d'ajouter un troisième paragraphe qui reprendrait le libellé d'une des recommandations du Groupe de travail 3, à savoir « *ICAO should provide, upon request, technical assistance and cooperation to developing countries in collecting, processing and disseminating data* ».

10. Un membre indique qu'il ne serait pas nécessaire d'insérer « *and the extent to which developed States provide technical and financial support to developing States* » dans la troisième phrase si la proposition de modifier le début de la deuxième phrase est acceptée. Tout en appuyant les autres modifications proposées par le membre qui est intervenu auparavant, elle indique que ces propositions reflètent bien la teneur des débats du Groupe.

11. Tout en appuyant la proposition de supprimer la première phrase du premier paragraphe et la modification du début de la deuxième phrase, un membre propose d'ajouter « *in accordance with their common but differentiated responsibilities and capabilities* » après « *in the form of fuel efficiency* », au lieu de l'insérer à la fin de la première phrase comme il l'a initialement proposé. Il souligne que tous les efforts visant à lutter contre les changements climatiques doivent être fondés sur le principe des RCMD. Même si la fourniture d'assistance technique et d'une collaboration aux pays en développement fait partie intégrante du principe des RCMD, il ne le traduit pas pleinement.

12. Réitérant qu'il ne souscrirait pas aux deux paragraphes si l'on n'y parle que d'objectifs ambitieux en matière de rendement du carburant, un membre indique qu'il ne pourrait appuyer la proposition d'ajouter un troisième paragraphe relatif à l'assistance technique et la coopération que si la modification qu'il a proposée à la deuxième phrase du premier paragraphe est acceptée.

13. Un autre membre appuie la mention des « *national capacities* » et de l'assistance technique et la coopération avec les pays en développement, car cela traduit le compromis atteint la veille au sujet du suivi et des comptes rendus. Elle rappelle qu'il a également été convenu que les États devraient rendre compte annuellement de leur trafic et de leur consommation de carburant, conformément à l'article 67 (*Communication de rapports au Conseil*) de la Convention de Chicago.

14. Rappelant qu'aux termes de l'Appendice K de la Résolution A36-22, le GIACC a pour mandat d'élaborer un Programme d'action dynamique, un membre convient que le Groupe ne peut se limiter à des objectifs ambitieux axés sur le rendement du carburant. Il fait ressortir le fait que même si personne n'est contre de tels objectifs, de nombreuses autres stratégies peuvent être adoptées pour réduire les émissions, comme l'indique l'Appendice K. Le membre est d'avis que le Programme d'action ne serait pas dynamique s'il se borne à proposer un objectif relatif au rendement du carburant. Le fait de mentionner clairement le principe des RCMD dans le premier paragraphe ne lui semble pas problématique. Cependant, ce membre est d'avis que le fait de faire mention de l'article 67 de la Convention de Chicago dans le second paragraphe ne reflète pas le principe des RCMD car cette disposition ne crée pas de responsabilités distinctes pour les différents États ; au contraire, l'article 67 crée les mêmes obligations pour tous les États. Le membre est néanmoins d'accord avec la proposition d'ajouter un troisième paragraphe relatif à l'assistance technique et la coopération à fournir aux pays en développement qui en ont besoin.

15. Appelant l'attention du Groupe sur la première phrase du deuxième paragraphe du projet de résumé des délibérations, un membre propose de biffer l'expression « *and differentiated responsibilities* », qui vient après « *national capacities* », car les capacités nationales et les responsabilités différenciées représentent la même chose. Un autre membre propose de supprimer toute la partie de phrase disant « *according to national capacities and differentiated responsibilities* », car il a été admis, au cours des délibérations de la veille, qu'en vertu de l'article 67 de la Convention de Chicago tous les États devront effectuer un suivi et fournir des données sur la mise en œuvre. Un autre membre appuie cette proposition.

16. Pour réduire l'écart sur la question de l'étendue des objectifs ambitieux mondiaux, un membre suggère que l'on permette aux États visés par l'Annexe I qui le souhaitent d'adopter des objectifs qui vont au-delà du rendement du carburant. Un autre membre rappelle que l'objectif de la Convention de Chicago est d'assurer un traitement juste et équitable dans tout le secteur de l'aviation. Il fait remarquer que lorsque de grandes flottes d'aéronefs des États qui ne sont pas visés par l'Annexe I font la concurrence aux flottes des États visés par l'Annexe I, des distorsions se font sentir sur le marché, ce qui crée de nombreux problèmes dans la communauté de l'aviation. Ce membre souligne que le GIACC mène ses travaux conformément à la Convention de Chicago et qu'il faut veiller à ce que les mêmes règles s'appliquent à toutes les compagnies aériennes pour assurer une saine concurrence. Un autre membre souligne que le GIACC a pour mandat d'élaborer un programme d'action dynamique comprenant un panier de mesures que les États peuvent utiliser pour parvenir à réduire les émissions. Il ne revient pas au Groupe de décider si certains États ont l'obligation de mettre en place certaines mesures ; cela sera décidé dans d'autres instances. Un autre membre partage cette opinion.

17. Un texte remanié renfermant les amendements et observations recueillies est ensuite distribué pour examen. Le Président fait remarquer que la deuxième phrase du deuxième paragraphe devrait être modifiée pour qu'on y lise « *developed major economies* » au lieu de « *major developed nations* », afin de s'aligner sur la Déclaration des dirigeants à l'occasion de la réunion des grandes puissances économiques sur la sécurité énergétique et les changements climatiques (Toyako, Hokkaido, 9 juillet 2008). Un membre propose de modifier encore cette phrase en ajoutant, à la fin, la partie de phrase « *ensuring that the notion of non-discrimination is respected* », pour les motifs exposés ci-dessus. Un autre membre propose d'ajouter, comme solution de rechange « *with each country choosing what its contribution will be* ».

18. Un membre propose alors d'effectuer les modifications suivantes : dans la deuxième phrase du premier paragraphe, supprimer le mot « *collectively* » ; dans la première phrase du deuxième paragraphe, biffer les mots « *global, collective* » et dans la deuxième phrase, supprimer le mot « *collective* » ; dans la deuxième phrase du troisième paragraphe, ajouter « *responsibilities and* » après le mot « *respective* » ; dans la deuxième phrase du quatrième paragraphe, ajouter le mot « *developing* » après le mot « *States* » ; et dans le cinquième paragraphe, supprimer la partie de phrase « *on a collective global level* ». Il estime que puisque le premier paragraphe du projet révisé de résumé mentionne désormais les principes de non-discrimination et de responsabilités communes mais différenciées, il n'est plus nécessaire de préciser si les mesures seront prises collectivement ou individuellement. Les États vont interpréter le texte selon la compréhension qu'ils en ont. S'opposant à l'élimination des termes « *global* » et « *collective* », un membre souligne que le GIACC a été mis sur pied pour élaborer des objectifs ambitieux mondiaux afin de réduire collectivement les émissions de l'aviation. Comme il a été convenu par le Groupe, les objectifs n'attribueront pas d'obligation particulière aux États pris individuellement. Un autre membre estime que le terme « *collectively* » peut être supprimé de la première phrase du deuxième paragraphe, car on y parle de mesures par l'OACI et ses États contractants. Il fait cependant ressortir le fait que la suppression des termes « *global* » et « *collective* » dans le reste du texte modifiera la nature du rapport de l'OACI sur les progrès réalisés. Le rapport doit faire état des efforts consentis à l'échelle mondiale pour réaliser les objectifs, et non des efforts individuels d'un État donné.

19. Un texte révisé contenant ces observations et propositions additionnelles est ensuite distribué ; il reçoit l'assentiment de tous les membres du Groupe, à l'exception d'un membre qui estime qu'il importe au plus haut point de mettre un renvoi aux responsabilités respectives, dans la deuxième phrase du troisième paragraphe. Il pourrait toutefois accepter de ne pas ajouter cette mention si l'on ajoute à la phrase en question, après les mots « *respective capacities* », la partie de phrase suivante : « *and contribution to the concentration of greenhouse gas (GHG) emissions in the atmosphere of developing and developed States* ». Un membre dit pouvoir appuyer cette modification si on insère le terme « *aviation* » avant « *greenhouse* ». Un autre membre se dit prêt à accepter la modification si on convient de ne pas modifier le troisième paragraphe du projet de mandat du Groupe de travail sur l'élaboration des objectifs. Faute d'un tel accord, un autre membre propose, à titre de solution de compromis, que la deuxième phrase du deuxième paragraphe remplace le troisième paragraphe du mandat. Soulignant qu'il ne serait pas disposé à sacrifier le concept de croissance neutre en carbone dans le projet de résumé, un membre indique qu'il peut accepter ce compromis si l'on ajoute la partie de phrase « *in particular, relating to carbon neutral growth* » à la fin de la deuxième phrase du deuxième paragraphe. Le Président propose une solution de rechange plus neutre qui consiste à ajouter à la fin de la phrase : « *including goals for carbon neutrality* » ; sa proposition est acceptée.

20. La Pièce jointe A renferme le texte révisé du projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination, préparé par le Président et intitulé *A way forward in the GIACC process*.

Analyse de l'écart

21. Le Président invite ensuite les membres à faire des observations sur les éléments qu'il faut s'efforcer de couvrir en matière de stratégie, d'objectifs, de moyens de mesurer les progrès et de compte rendu, avant la fin des travaux du GIACC afin d'aboutir à un programme d'action satisfaisant qui soit conforme au mandat du Groupe (voir l'Appendice B de la note WP/1) et à l'Appendice K de la Résolution A36-22 de l'Assemblée. La résolution sert de base pour l'analyse de l'écart.

22. Au cours des échanges, les membres du Groupe indiquent que les domaines et concepts énumérés ci-après nécessiteraient un examen plus approfondi :

- 1) les objectifs à moyen et à long terme ;
- 2) une approche sectorielle pour traiter des émissions de l'aviation internationale, qui serait examinée dans le cadre des objectifs à moyen et à long terme ou de manière distincte ;
- 3) l'élargissement du Mécanisme pour un développement propre (MDP) de la CCNUCC pour comprendre l'aviation internationale ;
- 4) les travaux du Comité pour la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sur la modélisation et les prévisions, afin de valider les objectifs du Groupe et avoir un aperçu de ce que pourraient être des objectifs de haute visée ;
- 5) la mise à jour de la Circulaire 303 de l'OACI (*Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*), pour compléter les travaux du Groupe de travail 2 ;
- 6) la validation des données ;
- 7) les mesures fondées sur le marché et les mesures volontaires, y compris la compensation des niveaux de carbone, dont il est question dans le cadre des éléments de programme figurant au paragraphe 2 du mandat du Groupe ;
- 8) les mesures indiquées dans le rapport du Groupe de travail 2 (voir note WP/3) qui permettraient éventuellement de limiter ou de réduire les émissions de l'aviation internationale ; ces mesures devraient être analysées pour déterminer le rôle qu'elles peuvent jouer dans la réalisation des objectifs, et placées en ordre de priorité ;

- 9) des lignes directrices sur ce que devraient renfermer les plans d'action des États membres de l'OACI, afin de les aider dans leur préparation.

Concernant le point 2), un membre signale que son État s'oppose à la création par l'OACI de quelque arrangement sectoriel que ce soit au niveau des États pour les émissions de l'aviation internationale avant qu'un cadre général ne soit établi à cette fin par la quinzième réunion de la Conférence des Parties de la CCNUCC (COP15), à Copenhague, en décembre 2009. Son État serait cependant d'accord pour que l'OACI offre conseil à l'industrie au sujet d'une approche sectorielle pour les émissions de l'aviation internationale. Compte tenu des vues exprimées, le Président note qu'il serait utile de se pencher sur une approche sectorielle pour mieux en saisir la portée, sans toutefois prendre l'engagement de l'adopter et sans refaire les travaux du CAEP dans ce domaine.

Point 4 : Plans et échéanciers pour la réalisation des tâches identifiées

23. Le Groupe examine et adopte une note du Secrétariat contenant les tâches que doivent réaliser le CAEP et le Secrétariat compte tenu des conclusions de la troisième réunion du Groupe (GIACC/3, voir la Pièce jointe B), et les dates limites pour les achever.

24. Le chef du Groupe de l'environnement (C/ENV), qui est aussi secrétaire du CAEP, apporte des précisions sur les travaux du CAEP dans le domaine des mesures fondées sur le marché et rappelle que le Comité a préparé des orientations à l'intention des États leur permettant d'intégrer les émissions de l'aviation internationale dans leurs régimes d'échange de droits d'émission (*Orientations sur l'utilisation de l'échange de droits d'émission en aviation*, Doc 9885), orientations qui ont été présentées à la 36^e session de l'Assemblée. Le CAEP n'envisage pas de mener d'autres travaux en la matière jusqu'à ce qu'il reçoive des instructions d'une prochaine session de l'Assemblée. Le C/ENV fait remarquer que l'Équipe spéciale du CAEP sur les mesures fondées sur le marché (MBM) prépare des orientations sur l'articulation des différents régimes d'échange de droits d'émission qui comprennent l'aviation. Lorsque ces travaux seront terminés, ils seront présentés à la réunion du Groupe directeur du CAEP, en juin 2009, et à la huitième réunion du CAEP, en février 2010. Une copie du projet d'orientations peut être mise à la disposition de la GIACC/4. Une copie du rapport de l'Équipe spéciale MBM sur l'utilisation éventuelle de la compensation des niveaux de carbone pour atténuer les effets de l'aviation sur les changements climatiques peut également être fournie au Groupe.

25. En réponse aux questions soulevées, le C/ENV souligne que l'Équipe spéciale MBM se borne à examiner l'articulation éventuelle des régimes d'échange de droits d'émission qui comprennent l'aviation internationale, sans se pencher sur les avantages et inconvénients qu'il peut y avoir à intégrer l'aviation internationale dans ces régimes. Il fait également ressortir le fait que ni l'Équipe spéciale MBM ni le CAEP en tant que groupe plénier n'examinent la possibilité de créer un nouveau régime international d'échange de droits d'émission pour l'aviation internationale.

Mise sur pied de groupes de travail

26. Le GIACC examine ensuite le projet de mandat et les réalisations attendues de trois groupes de travail que le Président propose de créer à la lumière des débats du Groupe : un groupe pour la rédaction du rapport du GIACC, un groupe chargé de fixer les objectifs et un groupe de travail sur les mesures économiques.

27. S'agissant de la création d'un groupe chargé de rédiger le rapport du GIACC, étant donné que la préparation du rapport du Groupe risque de prendre beaucoup de temps, il est proposé que le secrétaire et le Président du Groupe préparent une ébauche qu'ils distribueront aux membres pour examen, avant un examen plus approfondi à la quatrième réunion. Le Président note en ce sens qu'il a

proposé d'instituer un groupe de travail car cela permettrait de mener une consultation plus vaste auprès des membres et d'assurer une présentation équilibrée des opinions exprimées dans le rapport du GIACC. Il propose que le secrétaire du Groupe rédige le projet de rapport après quoi le Président et le Vice-Président entameront une consultation plus vaste. La proposition est acceptée.

28. En ce qui concerne le mandat du groupe chargé de fixer les objectifs, un membre propose d'ajouter « , *inter alia* » après le mot « *having* », au troisième paragraphe, pour que la phrase se lise comme ceci : « *having, inter alia, regard to fuel efficiency trends* ». Un autre membre propose d'ajouter le membre de phrase « *and timeframes* » à la fin de ce paragraphe. Un membre propose de supprimer le mot « *global* » pour que l'on ne parle plus que de « *aspirational goals* » et d'ajouter la partie de phrase « *for those countries which choose to do so* » après l'expression « *carbon neutrality* ». Deux membres appuient l'insertion de cette partie de phrase, mais deux autres s'y opposent en affirmant que cette idée est déjà présente dans l'expression « *assess the scope* », qui peut englober l'examen de l'applicabilité de cet objectif. Ils estiment que le mandat devrait avoir une portée vaste et ouverte et que le point soulevé devrait être débattu au sein du groupe de travail. Il est ensuite suggéré de remplacer le mot « *global* » par « *optional* ». À ce sujet, le Président précise que l'intention est d'évaluer la portée d'un objectif ambitieux mondial d'ensemble relatif à la neutralité carbone pour l'industrie et non un objectif ambitieux mondial État par État. Un membre suggère la solution de compromis qui consiste à ajouter la partie de phrase « *recognizing that it should apply to States with sufficient capabilities* » après l'expression « *carbon neutrality* ». Un autre membre appuie cette proposition. Le membre qui a proposé d'ajouter la partie de phrase « *for those countries which choose to do so* » suggère ensuite, comme solution de rechange, de modifier le troisième paragraphe pour qu'il se lise ainsi : « *Assess the scope to contribute to a global aspirational goal for those countries which choose carbon neutrality* ». Compte tenu des observations formulées pendant l'examen par le Groupe du projet de résumé des délibérations de la réunion de coordination tenue le 16 février 2009, le Président propose de modifier le troisième paragraphe pour qu'il se lise comme ceci : « *Assess the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including in the form of carbon neutrality* », pour s'aligner sur le deuxième paragraphe du projet de résumé (voir le paragraphe 19). La proposition est adoptée. Les mandats des groupes sont approuvés avec la condition que l'on y apporte cette modification. Il est entendu que ce paragraphe ne laisse pas entendre que tous les États seront d'accord avec un objectif ambitieux mondial relatif à la neutralité carbone.

29. Dans le cas du Groupe de travail sur les mesures économiques, il est proposé de le rebaptiser Groupe de travail sur les mesures fondées sur le marché, pour utiliser la terminologie de l'OACI. Il est également convenu de remplacer l'expression « mesures économiques » figurant au premier paragraphe du mandat par « mesures fondées sur le marché » et de supprimer la partie de phrase « pour d'autres travaux ». Le GIACC adopte les mandats des groupes de travail à la condition que ces modifications soient apportées.

30. En réponse à la proposition que les deux groupes de travail et particulièrement celui sur les mesures fondées sur le marché interagissent davantage avec l'industrie par le truchement du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), le Président répond que, même si la proposition est utile, il revient aux groupes de travail de décider s'ils souhaitent maintenir ces contacts avec l'industrie, et sous quelle forme, et que cette question ne devrait pas figurer dans leurs mandats.

31. Le texte révisé du mandat des deux groupes de travail est présenté dans les Pièces jointes C et D.

32. Après consultation des membres, il est convenu que les groupes de travail auront la composition suivante :

Groupe sur l'élaboration des objectifs :	États-Unis et Brésil (coprésidents) Afrique du Sud, Allemagne, Australie (conseiller), Chine, France (conseiller), Inde, Japon et Royaume-Uni (participants)
Groupe de travail sur les mesures fondées sur le marché :	Coprésidents à déterminer Australie, Brésil (conseiller), Canada, États-Unis (conseiller) et France (participants)

33. Tout en soulignant que la participation des conseillers des membres du GIACC était également utile, le Président indique que d'autres membres peuvent se joindre aux deux groupes de travail.

Point 1 de l'ordre du jour : Questions administratives

Dates pour la tenue de la GIACC/4 et de la réunion de haut niveau pour examiner le Plan d'action recommandé par le Groupe

34. En réponse à la question soulevée lors de la réunion précédente concernant de nouvelles dates pour la tenue de la GIACC/4, le Président du Conseil indique que la réunion pourrait être tenue au cours de la dernière semaine de mai 2009 au lieu du 1^{er} au 3 juin. Si le Groupe songe à d'autres dates pour la tenue de la réunion, il faudrait vérifier à nouveau avec le Secrétariat. Le Président fait remarquer qu'il y a une préférence pour avancer la réunion d'une semaine, soit à la dernière semaine de mai, même si le calendrier d'achèvement des travaux du Groupe risque d'être serré, en partie en raison de la réunion de haut niveau prévue dans l'Appendice K de la Résolution A36-22. Il note à ce sujet que le GIACC est composé de représentants de quinze États, dont plusieurs sont représentés au Conseil de l'OACI. Une grande partie des 190 États membres de l'OACI ne prennent pas part aux travaux du GIACC. Il faut donc porter le Programme d'action que l'on prévoit d'adopter à la connaissance de ces États avant de le présenter à la COP15 de la CCNUCC à Copenhague, en décembre 2009.

35. Le Secrétaire du GIACC insiste sur le fait qu'il faut avoir à l'esprit que si la GIACC/4 est tenue pendant la première semaine de juin 2009, comme prévu, et que l'on convoque la réunion de haut niveau pour la première semaine de septembre, comme il a été proposé, lorsque le rapport définitif du Groupe aura été traduit et mis à la disposition des États, les participants à la réunion de haut niveau n'auront pas le temps d'envoyer des notes de travail pour les faire traduire. Compte tenu du calendrier serré, il suggère que le rapport de la GIACC/4 ne soit distribué qu'en langue anglaise afin de laisser aux participants à la réunion de haut niveau une à deux semaines pour envoyer des notes de travail afin qu'elles soient traduites. Le secrétaire du GIACC note que si la réunion de haut niveau est tenue au cours de la deuxième semaine d'octobre 2009 au lieu de la première semaine de septembre, comme il est proposé, il y aura davantage de temps pour préparer la réunion. En revanche, cela laissera moins de temps pour terminer le rapport de la réunion de haut niveau et le présenter au Conseil avant la COP15 en décembre 2009.

36. Au cours du débat, un membre indique qu'il préfère tenir la quatrième réunion du Groupe au cours de la dernière semaine de mai 2009 et la réunion de haut niveau pendant la deuxième semaine d'octobre, afin de laisser plus de temps à la GIACC/4 pour terminer ses travaux. Un autre membre est d'avis que le fait de tenir la GIACC/4 au cours de la dernière semaine de mai exercerait une trop grande pression sur le Groupe ; il propose donc que la réunion soit reportée à la fin juin 2009. Si cela veut dire qu'il n'y aura pas assez de temps pour tenir la réunion de haut niveau avant la COP15, il faudrait envisager de la tenir plus tard. Soulignant que l'idée de tenir la réunion de haut niveau après la COP15 comporte des avantages, il fait remarquer que le GIACC bénéficierait d'une vision plus large des négociations devant aboutir à la deuxième période d'engagement au titre du Protocole de Kyoto. Deux

autres membres appuient l'idée de tenir la réunion de haut niveau après la COP15 car cela aiderait le GIACC dans ses délibérations. Un membre s'oppose à la tenue de la réunion de haut niveau après la COP15 en soulignant qu'il importe que les États contractants de l'OACI entérinent le Programme d'action du GIACC avant qu'il ne soit soumis à la COP15. Un autre membre est du même avis.

37. Le Président du Conseil rappelle que le Groupe a été institué par le Conseil conformément aux instructions de la 36^e session de l'Assemblée qui sont énoncées dans l'alinéa 2 a) du dispositif de l'Appendice K de la Résolution A36-22. Il fait remarquer que le Conseil doit examiner le rapport de la GIACC/4 avant la tenue de la réunion de haut niveau qu'il est prévu de convoquer. Le Conseil fixera la date pour la tenue de cette réunion au cours de sa prochaine session (186^e). Si le GIACC recommande au Conseil que la réunion de haut niveau se tienne en octobre 2009, et si cette proposition est acceptée, le Conseil devra alors examiner le rapport de la GIACC/4 au cours de la 187^e session (8 juin – 3 juillet 2009) étant donné que la 188^e session se déroulera en octobre et novembre 2009. Le Président du Conseil souligne le fait que, même si l'avis du GIACC concernant la date de la réunion de haut niveau lui est important, c'est en dernière instance le Conseil qui en fixera la date.

38. Le Président du Conseil indique que, compte tenu du programme des séances du Conseil et des autres organes, la meilleure façon de répondre aux inquiétudes entourant la tenue de la GIACC/4 est d'avancer la date de la réunion initialement fixée du 1^{er} au 3 juin 2009 à la dernière semaine de mai. Cela laissera aux groupes de travail du GIACC environ trois mois pour achever leurs tâches. Une autre possibilité consisterait à tenir la réunion au cours de la deuxième semaine de juin en décalant les séances du Conseil qui doivent être tenues à ces dates. Le rapport de la GIACC/4 devra quand même être soumis au Conseil pour examen au cours de sa 187^e session. Le Président du Conseil insiste sur le fait que le Groupe devrait fixer dès maintenant la date de sa quatrième réunion pour que le Conseil puisse en tenir compte lorsqu'il se penchera sur les dates de la réunion de haut niveau. Dans ce contexte, il note que le Conseil pourra décider en principe de tenir la réunion de haut niveau au cours de la deuxième semaine d'octobre 2009.

39. Le Président signale que le fait de reporter la GIACC/4 à la deuxième semaine de juin 2009 ne règle pas le problème étant donné que les organes subsidiaires de la CCNUCC se réuniront du 1^{er} au 12 juin. En réponse à un point soulevé, il précise que les dates de la GIACC/4 n'auraient pas d'incidence sur l'organisation de la réunion de haut niveau dans la mesure où celle-ci peut être tenue soit au cours de la première semaine de septembre, soit pendant la deuxième semaine d'octobre. Le secrétaire du GIACC fait remarquer que si on fixe la GIACC/4 à la deuxième semaine de juin, les États auront moins de temps pour prendre connaissance du rapport du Groupe et présenter des notes à la réunion de haut niveau.

40. À l'issue du débat, il est convenu de tenir la GIACC/4 au cours de la dernière semaine de mai 2009 à moins que des membres n'avisent le secrétaire du Groupe de conflits d'horaire d'ici au 26 février 2009 ; le cas échéant, une autre date serait fixée. Le fait de ne pas notifier le secrétaire sera entendu comme une acceptation de la part des membres.

Élection du président et du vice-président de la GIACC/4

41. Sur proposition de M. M.A. Jamjoon (Arabie saoudite), MM. G. López Meyer (Mexique) et J. Doherty (Australie) sont élus respectivement Président et Vice-Président de la quatrième réunion du GIACC.

Clôture de la réunion

42. Le Président de la réunion remercie le Président du Conseil de son appui constant aux travaux du GIACC, les interprètes de leur aide exceptionnelle, le Secrétariat, et tout particulièrement le secrétaire du GIACC et son équipe, de leurs efforts inlassables, et les membres du GIACC de leurs précieuses contributions.

APPENDIX A

Draft for Discussion

A way forward in the GIACC process
(19/2/09)

GIACC acknowledged the principles of non-discrimination and equal and fair opportunities to develop international aviation set forth in the Chicago Convention, as well as the principles and provisions on common but differentiated responsibilities and respective capacities under the UNFCCC and the Kyoto Protocol. ICAO and its Contracting States will strive to limit or reduce the impact of aviation greenhouse gas emissions from international aviation on the global climate.

GIACC recommends a strategy based on global aspirational goals. Agreement was reached to pursue goals in the form of fuel efficiency. Further consideration will be given in GIACC/4 to the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including goals for carbon neutrality.

Under the recommended strategy, goals would not attribute specific obligations to individual States. The different circumstances, respective capacities and contribution of developing and developed States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will affect how each contributes to the global goals. ICAO will provide a basket of measures from which States may choose including measures to facilitate access to assistance, particularly for developing countries.

ICAO will develop and implement a mechanism under Article 67 of the Convention to collect annually from States monitoring and implementation data that measures and evaluates progress towards achieving these global aspirational goals. ICAO will provide technical assistance in the reporting process, particularly to developing countries.

The progress achieved on a global level will be reported by ICAO on a triennial basis.

Conclusions from GIACC/3	ICAO Secretariat Tasks	Deadline
1 ICAO Secretariat should further explore the communication and coordination between IMO and ICAO	ICAO Secretariat will explore and report the status	GIACC/4 and on-going (Jun 2009)
2 GIACC noted the importance of effective presentations at COP15 of GIACC's work from ICAO and States	ICAO Secretariat, building upon GIACC work, to prepare material and present it at COP15	COP15 (Dec 2009)
3 ICAO will develop a reporting mechanism under Article 67 of the Convention to annually collect traffic and fuel consumption data from Member States	ICAO Secretariat, in coordination with CAEP, will explore ways of enhancing collection of data, formats, etc. necessary to measure emissions performance, taking into account existing guidances	GIACC/4 and on-going
4 ICAO Secretariat should continue to provide technical assistance to States in the reporting procedures	ICAO Secretariat will explore the technical assistance for States on data collection, monitoring and reporting	GIACC/4 and on-going
5 The progress achieved on a collective global level will be reported by ICAO (Not yet discussed in detail)	ICAO Secretariat will support and report the progress to other fora	GIACC/4 and on-going
6 ICAO Secretariat agreed to research ICAO's role in the 1970s oil crisis and report back to GIACC/4	ICAO Secretariat will report back to GIACC/4	GIACC/4

	Conclusions from GIACC/3	CAEP Tasks	Deadline
1	<p>Timeline will use 2012, 2020 and 2050 in line with IPCC, and requests information from CAEP on environmental trends/goals assessment</p>	<p>(CAEP's timeline is 2016, 2026 and 2036). CAEP will provide information for 2012, 2020 and 2025 based on interpolation of existing data. It can make an outline of possible scenarios based on broad brush assumptions for 2050 including what would happen under different alternative fuels uptake</p>	<p>GIACC/4 (Jun 2009)</p>
2	<p>CAEP is asked to address the development of a new efficiency metric that takes into account alternative fuels</p>	<p>CAEP will further explore the fuel efficiency metric that could take into account the net life cycle environmental benefits of alternative fuels</p>	<p>Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)</p>
3	<p>CAEP is asked to consider fuel conversion factors between existing fuels and potential biofuels</p>	<p>CAEP will advise on the timing for undertaking this task, with interaction with IPCC, our initial expectation is that this could be done by 2013 but it depends on rate of development of alternative fuels</p>	<p>Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)</p>
4	<p>To ensure consistency for average passengers weight across carriers on a route was identified as a possible topic for review by CAEP</p>	<p>CAEP will consider the possible average weight for passengers</p>	<p>Initial report to GIACC/4</p>
5	<p>Secretariat is asked to raise with CAEP the question of setting a CO2 Standard</p>	<p>CAEP will consider the case for developing a CO2 Standard for aircraft engines, recognising the interest shown in GIACC</p>	<p>Initial view by GIACC/4, and respective work may be included in CAEP/9 task</p>
6	<p>CAEP is asked to consider the GIACC-WG2 report in setting priorities for related tasks such as the update of Circular 303</p>	<p>The GIACC menu of measures provides indication of high level options and will be brought to the attention of CAEP. CAEP is working on the new guidance updating Circular 303, and studies on Market-Based Measures.</p>	<p>Progress report on documents by CAEP SG (Jun 2009); Documents to be published after CAEP/8 (Feb 2010)</p>

APPENDIX C

GOALS DEVELOPMENT GROUP

Chairs: Nancy Lobue (USA), Marcos Vinicius Pinta Gama (Brazil)

TERMS OF REFERENCE

- For the short term global aspirational goal for, *inter alia*, fuel efficiency, review available data to determine whether the 2% per year indicative figure supported at GIACC/3 is the most appropriate;
- Progress the development of possible medium and long-term global aspirational goals based upon fuel efficiency in consultation with CAEP and on consideration of available data on industry trends and relevant forecasts;
- Assess the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including in the form of carbon neutrality;
- Review other goals provided by industry and others with respect to level of ambition for addressing emissions from international aviation.

DELIVERABLES

- A Report to GIACC/4 with options and supporting information.

Members:

Mr. Schmidt (Germany) and Mr. Bilas (Adviser of Germany)
Mr. Dierikx (Netherlands)
Mr. Bekebrede (Adviser of France)
Ms. Mpumi Mpofu (South Africa)
Mr. Takiguchi (Japan)
Mr. R.P. Sahi (India)
Mr. Southgate (adviser Australia)
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Dr. Demuren (Nigeria)
Mr. Lopez Meyer (Mexico)
Mr. Silveira (Adviser to Brazil)

MARKET BASED MEASURES WORKING GROUP

Chairs: Mr. Paul Schwach (France)

TERMS OF REFERENCE

- Explore options on Market Based Measures to assist a program of action to address emissions from International Aviation having regard to:
 - recent announcements of industry proposals and different scenarios available;
 - work already conducted within ICAO and the importance of avoiding duplication;
 - explore the scope of what can be achieved through market-based measures and related metrics;

DELIVERABLES

- Report advising GIACC/4 on options for further work.

Members:

Mr. Burleson (Adviser to US)
Ms. Gravitis-Beck (Canada)
Mr. Doherty (Australia)
Mr. Fajardo (Adviser to UK)
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Mr. Shimizu (Adviser to Japan)
Mr. Luis Brettas (Adviser to Brazil)