



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES  
CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GIACC)**

**TROISIÈME RÉUNION**

**Montréal, 17 – 19 février 2009**

**Point 2 : Examen des activités liées aux émissions provenant de l'aviation au sein de l'OACI  
et à l'échelle internationale**

**FAITS NOUVEAUX RÉCEMMENT SURVENUS DANS  
D'AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES**

(Note présentée par le Secrétariat)

**1. INTRODUCTION**

1.1 Depuis la deuxième réunion du GIACC, des institutions des Nations Unies ont tenu d'importantes réunions concernant l'environnement au titre de la Feuille de route de Bali. Or ces réunions pourraient avoir des incidences sur les travaux de l'OACI en matière de protection de l'environnement en aviation. La présente note contient des renseignements sur les faits nouveaux récemment survenus, y compris les résultats des pourparlers d'Accra et de la Conférence de Poznań sur les changements climatiques, sous l'égide de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), de la 58<sup>e</sup> session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 58) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et des activités du Groupe de gestion de l'environnement (EMG) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

**2. PROCESSUS DE LA CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES  
SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (CCNUCC) EN 2008**

2.1 En 2008, la CCNUCC a tenu quatre réunions sur les changements climatiques en préparation de la COP15 : les pourparlers sur les changements climatiques de Bangkok (mars-avril), Bonn (juin) et Accra (août), et la Conférence de Poznań sur les changements climatiques – COP14 (décembre). Les résultats des réunions de Bangkok et de Bonn ont été présentés à la deuxième réunion du GIACC dans la note de travail GIACC/2-WP/3.

**2.2 Pourparlers sur les changements climatiques d'Accra**

2.2.1 La réunion d'Accra s'est tenue à Accra (Ghana) du 21 au 27 août et incluait la troisième session du Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention

(AWG-LCA) et la conclusion de la première partie de la sixième session du Groupe de travail spécial des nouveaux engagements des Parties visées à l'annexe I au titre du Protocole de Kyoto (AWG-KP).

2.2.2 La réunion s'est consacrée principalement (surtout lors des délibérations de l'AWG-LCA) sur la manière d'amener les pays en développement à s'engager d'une manière ou d'une autre à réduire les niveaux de pollution. Cette question a divisé les pays qui cherchent à façonner une nouvelle entente sur les changements climatiques. Les délibérations de l'AWG-LCA ont surtout porté sur la réduction des émissions dues à la déforestation et sur une approche sectorielle concertée et des mesures spécifiques par secteurs, regroupées sous la désignation « approche sectorielle ». La réunion d'Accra a bien montré que les approches sectorielles ne visent pas à fixer des cibles obligatoires. Les délibérations ont porté aussi sur la nécessité des transferts financiers et technologiques pour l'atténuation et l'adaptation. Il convient de noter que certaines parties ont cité l'aviation comme exemple de source de recettes pour de telles mesures. Des gouvernements ont demandé au président de l'AWG-LCA de réunir des propositions afin d'établir une base pour les débats de la Conférence sur les changements climatiques de Poznań en décembre (note de l'« Assemblée »).

2.2.3 En collaboration avec les constructeurs aéronautiques (ICCAIA), les compagnies aériennes (IATA) et les fournisseurs de services de navigation aérienne (CANSO), le Secrétariat de l'OACI a tenu un événement parallèle, intitulé « Mesures et initiatives de l'aviation concernant les changements climatiques ». Des renseignements ont été présentés sur les principales réalisations et les travaux en cours pour réduire les émissions de l'aviation internationale, tant au niveau technologique qu'au niveau opérationnel. L'OACI a également présenté aux réunions des renseignements sur l'élaboration de son calculateur de carbone, les résultats de la deuxième réunion du GIACC et les résultats de son atelier sur l'aviation et les marchés du carbone.

### 2.3 Conférence de Poznań sur les changements climatiques

2.3.1 La 14<sup>e</sup> session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP14) s'est tenue en parallèle avec la 4<sup>e</sup> Conférence des Parties tenant lieu de réunion des Parties au Protocole de Kyoto (CMP 4), à Poznań (Pologne), du 1<sup>er</sup> au 13 décembre 2008. La conférence comprenait les 29<sup>e</sup> sessions des deux organes subsidiaires de la Convention — l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) et l'Organe subsidiaire de mise en œuvre (SBI) — ainsi que la 4<sup>e</sup> session de l'AWG-LCA et la seconde partie de la 6<sup>e</sup> session de l'AWG-KP. L'OACI a produit deux présentations écrites à l'intention de l'AWG-LCA, sur la « vision partagée » et sur les « progrès technologiques », et quatre déclarations devant les organes subsidiaires et au débat de haut niveau de la Conférence des Parties (COP) ([www.icao.int/icao/en/env/statements.htm](http://www.icao.int/icao/en/env/statements.htm)).

2.3.2 La conférence de Poznań s'est concentrée surtout sur la coopération à long terme et sur l'après-2012, quand se terminera la première période d'engagement au titre du Protocole de Kyoto. Outre le programme de travail de Poznań sur le transfert de technologies, le seul résultat concret de la conférence de Poznań a été de rendre opérationnel le Fonds pour l'adaptation, ce qui a donné trois méthodes possibles de financement (organismes d'exécution, organismes nationaux accrédités et accès direct par les parties). Des projets et programmes d'adaptation dans les pays en développement devraient commencer à être financés à même ce Fonds l'an prochain.

2.3.3 Événement clé de la conférence, une table ronde ministérielle s'est tenue sur une vision partagée des mesures concertées à long terme concernant les changements climatiques. Les ministres y ont participé pour parvenir à Copenhague à une entente ambitieuse et exhaustive qui pourra être ratifiée par tous.

2.3.4 Comme à la réunion d'Accra, l'aviation n'était pas le principal point à l'ordre du jour, mais le SBSTA, l'AWG-LCA et l'AWG-KP ont traité des combustibles de soute utilisés dans les transports internationaux. Fait important, la conférence a publié des données d'inventaires nationaux des gaz à effet de serre pour la période de 1990 à 2006, qui montrent, entre autres, que les émissions de l'aviation internationale ont augmenté de 65,9 % dans les pays de l'annexe I (d'après les achats de carburant). Pour les transports maritimes, la croissance enregistrée a été de 18,4 %.

2.3.5 La « note de l'Assemblée », produite par le président de l'AWG-LCA, contenait des propositions présentées par les Parties sur les éléments figurant au paragraphe 1 du Plan d'action de Bali et prenait en compte aussi les idées et propositions de l'OACI et d'autres organisations accréditées. Un projet de décision de la COP qui faisait bon accueil à ce document a été approuvé et il a été confirmé que ce dernier servirait de base à des travaux complémentaires en 2009.

2.3.6 Beaucoup de temps a été consacré à délibérer sur « une vision partagée des mesures concertées à long terme ». À Poznań, une interprétation commune a semblé émerger, à savoir qu'une « vision partagée » comprend un objectif mondial de réduction des émissions et s'étend à tous les composants clés du Plan d'action, à savoir l'atténuation, l'adaptation, les technologies et les finances. Des progrès ont été réalisés concernant le concept de suivi, compte rendu et vérification, ainsi que pour ce qui est de l'idée d'un registre des mesures d'atténuation appropriées à l'échelle nationale dans les pays en développement.

2.3.7 L'AWG-KP s'est consacré essentiellement à des débats stratégiques sur tous les points clés de son ordre du jour et sur le programme de travail pour 2009, en vue d'en arriver à une entente sur les mesures supplémentaires requises pour finaliser à Copenhague les engagements pour l'après-2012 des pays de l'annexe I. L'un des principaux points a été la question des conséquences sociales, y compris leurs retombées, des outils, politiques, mesures et méthodologies dont disposent les Parties visées à l'annexe I. Cette question présente un intérêt particulier pour l'aviation car les mesures prises en vue de réduire les émissions de l'aviation pourraient avoir des incidences négatives pour les pays en développement. Dans ses conclusions, l'AWG-KP note entre autres qu'il pourrait y avoir des conséquences tant positives que négatives, reconnaît que les effets des conséquences possibles ne seront pas les mêmes pour les différentes Parties et qu'il faut se soucier des conséquences négatives pour les pays en développement, et note que les Parties continueront de débattre de ces questions à l'atelier prévu dans son programme de travail de 2009.

2.3.8 On comptait sur une décision claire concernant la fourchette des réductions de l'ensemble des émissions à moyen terme par les pays industrialisés, mais la conclusion traduit seulement l'accord selon lequel les nouveaux engagements des pays visés à l'annexe I devraient « principalement » être exprimés par des objectifs quantifiés de limitation et de réduction des émissions.

2.3.9 Comme convenu lors de sa session précédente à Bonn, le SBSTA29 a pris note des renseignements reçus des Secrétariats de l'OACI et de l'OMI sur leurs travaux continus concernant les émissions provenant du carburant utilisé pour les transports aérien et maritime internationaux, et les opinions exprimées par les Parties sur ces renseignements. Le SBSTA a invité les Secrétariats de l'OACI et de l'OMI à rendre compte aux prochaines sessions du SBSTA des résultats de leurs travaux sur cette question.

2.3.10 S'il est vrai que des progrès ont été réalisés à la réunion de Poznań, il n'y a toutefois pas eu de percées importantes, et les négociateurs ont maintenant moins d'une année de pourparlers d'ici l'échéance cruciale de la COP15. L'ordre du jour était exceptionnellement chargé, six organes ayant à examiner plus de 90 points et points subsidiaires. La procédure administrative actuelle complique beaucoup la tâche de l'OACI de présenter des renseignements au processus de la CCNUCC. La COP14

s'est de plus tenue à un moment très important dans le contexte économique et politique mondial (les élections américaines, le paquet changement climatique de l'UE, etc.). Nombre de ces facteurs ont orienté les délibérations, créant peu d'attentes même si plusieurs énoncés de haut niveau ont donné à penser que la crise financière ne retarderait pas les mesures et pourrait favoriser le changement par l'adoption de technologies plus propres, de carburant de remplacement et de mesures d'atténuation novatrices.

2.3.11 En plus d'un ordre du jour très chargé émanant des principaux organes de la CCNUCC, la Conférence de Poznań offrait un grand nombre d'événements et de réunions parallèles particulièrement dignes d'intérêt, notamment :

- a) une réunion informelle de l'OMI et de l'OACI pour actualiser les renseignements et renforcer la collaboration entre nos organisations (l'OMI a aussi tenu un événement parallèle sur les émissions provenant du transport maritime) ;
- b) deux événements parallèles de l'UE concernant l'aviation internationale :
  - *Évaluation européenne de l'impact des moyens de transport sur le changement climatique et l'appauvrissement en ozone* ;
  - *L'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne*, au cours duquel ont été exprimées des critiques des mesures de l'OACI concernant les changements climatiques, en particulier dans le mot d'ouverture d'un membre du Parlement européen (le texte de l'allocution peut être consulté à l'adresse [http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/poznan/speech\\_liese.pdf](http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/poznan/speech_liese.pdf)) ;
- c) une réunion parallèle avec des membres du Parlement européen pour délibérer sur les progrès réalisés dans la réduction des émissions provenant de l'aviation internationale ;
- d) une réunion des hauts fonctionnaires du Groupe de la gestion de l'environnement, à laquelle ont participé 30 institutions et organismes des Nations Unies, pour délibérer entre autres sur l'initiative pour un climat neutre de l'ONU. La réunion a accueilli favorablement le calculateur OACI des émissions de carbone provenant de l'aviation et a demandé à l'OACI de poursuivre la mise au point d'une interface destinée aux Nations Unies. La réunion a pris note des incertitudes concernant les effets sur les changements climatiques des émissions de gaz autres que le CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation et a invité l'OACI et le PNUE à convoquer une réunion afin de produire des orientations complémentaires sur cette question.

## 2.4 Les prochaines étapes

2.4.1 Comme le prévoyait le Plan d'action de Bali (décembre 2007), la réunion de Poznań marque le milieu de la période accordée pour parvenir d'un commun accord à un résultat et adopter une décision à la Conférence COP15 (décembre 2009) sur l'application intégrale, effective et continue de la Convention. La prochaine réunion importante de la CCNUCC se tiendra du 29 mars au 8 avril à Bonn (Allemagne). Les gouvernements se sont engagés clairement à passer en mode de pleine négociation durant 2009 afin de formuler une riposte internationale ambitieuse et efficace aux changements climatiques, dont on conviendra à Copenhague à la fin de 2009. Les Parties conviennent que le premier projet d'un texte concret de négociation devrait être mis à la disposition de la réunion de la CCNUCC à Bonn en juin 2009. Un calendrier des prochaines activités figure à l'Appendice A.

### **3. 58<sup>e</sup> SESSION DU COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN (MEPC 58) DE L'OMI**

3.1 La 58<sup>e</sup> session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI s'est tenue à Londres du 6 au 10 octobre 2008. Le MEPC a réalisé des progrès dans l'élaboration de mesures techniques et opérationnelles pour réduire les émissions de GES provenant des navires, notamment l'élaboration d'un indice nominal d'efficacité énergétique pour les nouveaux navires ainsi qu'un indice opérationnel, et les lignes directrices connexes aux deux indices ; un plan de gestion de l'efficacité convenant à tous les navires ; et un code des meilleures pratiques d'application volontaire pour l'exploitation des navires à bon rendement énergétique. Les résultats obtenus par le Comité figurent dans l'Appendice B. Les travaux sur la limitation et la réduction des GES provenant des navires se poursuivront à une réunion intersessions au début de 2009, en vue d'être présentés à la 59<sup>e</sup> session du MEPC en juillet 2009. Le calendrier 2009 des activités de l'OMI concernant les émissions figure à l'Appendice C.

3.2 L'OMI éprouve les mêmes difficultés concernant le principe des responsabilités communes mais différenciées que celles qui se posent dans les délibérations de l'OACI. La collaboration s'est resserrée entre l'OACI et l'OMI et il est envisagé de resserrer davantage les liens en préparation de la COP15.

### **4. CONCLUSIONS**

4.1 La voie à suivre en ce qui concerne les émissions de l'aviation internationale n'est toujours pas claire dans le processus CCNUCC. Dans cette enceinte, certaines parties continuent d'estimer que l'OACI ne met pas en œuvre les mesures nécessaires pour réduire les émissions de l'aviation internationale.

4.2 Les délibérations de l'AWG-LCA sur une « vision partagée » ont amené une conjoncture favorable pour la proposition sur la meilleure manière de traiter l'aviation. Par ailleurs, il est jugé positif que tous les composants soient inclus, ce qui laisse place aux propositions de l'OACI. Le GIACC devrait aussi être informé des débats sur l'utilisation de l'aviation pour financer les mesures concernant les changements climatiques et des conflits possibles de ces propositions avec le cadre juridique de l'OACI relatif aux redevances et taxes.

4.3 Il reste peu de temps d'ici à la COP15. Il est urgent de définir le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Comme prévu, le calendrier du GIACC devra permettre que ce programme soit examiné à la réunion de haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, de manière que l'Organisation puisse démontrer son leadership en exposant à l'intention du processus de la CCNUCC ses solutions concrètes concernant les émissions de l'aviation internationale.

### **5. SUITE À DONNER PAR LE GROUPE**

5.1 Le Groupe est invité à :

- a) prendre note de l'importance de la coordination nationale afin que les États expriment des positions harmonisées tant au processus de la CCNUCC qu'à l'OACI ;

- b) prendre note des progrès réalisés à l'OMI et de la nécessité de renforcer la coopération avec l'OMI dans l'élaboration de stratégies communes possibles en vue de la COP15 ;
- c) réaffirmer l'importance et l'urgence de démontrer le rôle de premier plan de l'OACI dans la réduction des émissions de GES en présentant des propositions concrètes sur le programme d'action de l'OACI en rapport avec la COP15.

-----

**APPENDIX A**  
**UNFCCC MEETINGS IN 2009**

<b>DATE</b>	<b>MEETING</b>	<b>VENUE</b>
29 March to 8 April	<b>AWG-KP7 and AWG-LCA5</b>  Seventh session of the AWG-KP and fifth session of the AWG-LCA	Bonn
1 to 12 June	<b>SB30, AWG-KP8 and AWG-LCA6</b>  Thirtieth sessions of the UNFCCC Convention subsidiary bodies - SBSTA and SBI, eighth session of the AWG-KP and the sixth session of the AWG-LCA	Bonn
August/September	<b>AWG-KP9 and AWG-LCA7</b>  Ninth session of the AWG-KP and the seventh session of the AWG-LCA	at a venue to be determined
7 to 18 December	<b>COP15 and CMP5</b>  Fifteenth session of the Conference of the Parties (COP), and Fifth session Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Kyoto Protocol (CMP), and sessions of the Subsidiary Bodies	Copenhagen, Denmark

-----

## APPENDIX B

### INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) RESULTS OF MEPC 58 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS <sup>1</sup>

#### “Reduction of greenhouse gas emissions from ships

1 MEPC 58 considered follow-up actions to resolution A.963(23) on “IMO policies and practices related to reduction of greenhouse gas emissions from ships”, including progress made in line with the “Work plan to identify and develop the mechanisms needed to achieve the limitation or reduction of CO<sub>2</sub> emissions from international shipping”.

2 The Committee considered the outcome of the intersessional GHG Working Group meeting held in Oslo, Norway in June 2008 (GHG-WG 1), general comments thereon and other documents on application of measures and matters of principle and policy. MEPC 58 thanked the Government of Norway for its generosity and hard work in organizing the meeting, as well as for its warm hospitality. Without the intersessional meeting, the Committee would not be in a position to further advance the GHG issues at the present session and, although some points under discussion could not be finalized due to lack of time, further progress could be made due to all the delegates who, through hard work and tireless dedication, had contributed to the success of the meeting.

3 During the debate on application of measures and matters of principle and policy, many delegations spoke in favour of the principle of common but differentiated responsibility (CBDR) under the UNFCCC. In their view, any mandatory regime aiming at reducing GHG emissions from ships in international trade should be applicable to developed countries listed in Annex I of the UNFCCC only. Many other delegations expressed the opinion that, given the global mandate of IMO, as regards safety of ships and the protection of the marine and atmospheric environment from all sources of ship pollution, including emissions, the IMO regulatory framework on GHG emissions should be applicable to all ships, irrespective of the flags they fly.

4 The Committee noted with appreciation a summary of the main findings of Phase 1 of the updated 2000 IMO Study on GHG emissions from ships, in particular that:

1. CO<sub>2</sub> emissions from international shipping had been estimated both from activity data and from international fuel statistics and it was concluded that the activity-based estimates with use of detailed activity data (for different ship sizes and types) gave a better prediction of global fuel consumption and CO<sub>2</sub> emissions than fuel statistics due to apparent under-reporting of marine bunker sales;
2. the consensus estimate for 2007 CO<sub>2</sub> emissions from international shipping amounts to 843 million tonnes which represents about 2.7% of the global total anthropogenic CO<sub>2</sub> emissions; and
3. future emissions from international shipping had been estimated based on global developments outlined by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Assuming that there were no explicit regulations on CO<sub>2</sub> emissions from ships, CO<sub>2</sub> emissions were predicted to increase by a factor of 2.4 to 3.0 by 2050. For 2020, the increases ranged from a factor of 1.1 to 1.3. These predictions took into account

---

<sup>1</sup> This information on the result of GHG discussions during the 58th Session of the Marine Environmental Protection Committee (MEPC 58) was received from IMO.



significant efficiency improvements resulting from expected long-term increases in energy prices.

5 The Committee also noted with appreciation the information by the delegation of Japan that the Japanese Shipowners Association had made a donation of US\$100,000 as a contribution to the funding of the Study and any follow-up work.

6 The Committee maintained its momentum and made substantive progress in developing technical and operational measures to address GHG emissions from ships, including:

1. development of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships and approved the usage of the interim Guidelines on the method of calculation for trial purposes with a view to further refinement and improvement. MEPC 58 invited delegations and industry observers to disseminate the Interim Guidelines on the EEDI to the maritime community at large, so that adequate experience could be gained on its adequacy as a tool to improve energy efficiency for new ships;
2. continued review of the Energy Efficiency Operational Index (MEPC/Cir.471) but was unable to finalize the work due to time constraint and established an intersessional correspondence group co-ordinated by Japan to further advance the work with a view to finalization at MEPC 59; and
3. further development of the basis for a Management Tool and Guidance on best practices for fuel-efficient operation of ships and agreed that the Guidance text had been finalized and could be used in conjunction with the ship's Energy Efficiency Management Plan under consideration by the Committee.

7 The Committee approved the holding of an intersessional meeting of the GHG Working Group back-to-back with BLG 13, from 9 to 13 March 2009, to carry out further necessary work in accordance with the GHG work plan which culminates at MEPC 59 that is expected to adopt a package of technical and operational measures intended to enhance the energy efficiency in ship design and operation.

8 The Committee held a considerable debate on possible introduction of market-based measures to control GHG emissions from ships as called for by resolution A.963(23). A number of delegations opposed the development of any market-based measures as long as the issue of CBDR was not resolved in full recognition of article 2.2 of the Kyoto Protocol. In any case, in the view of those delegations, the matter could not be settled until after COP15 in December 2009. Other delegations were of the view that, notwithstanding several interesting proposals before the Committee at the current session on market-based measures, the issue was still at a preliminary stage and further information and studies were needed before the Committee could reach an informed decision on such a highly complex matter.

9 It was recognized that further submissions addressing all matters pertaining to market-based measures, including their feasibility, were needed to enable the Committee to hold an in-depth discussion and it was agreed to dedicate enough time to do this MEPC 59. The Committee, therefore, requested delegations to provide as much information as possible to MEPC 59 with a view to facilitating a more focused debate at that session.

10 The Committee noted that a number of documents had not been introduced and others not thoroughly considered due to time constraint and agreed to keep them in abeyance for consideration at MEPC 59 as appropriate.”

## APPENDIX C

### IMO EMISSIONS ACTIVITIES IN 2009<sup>1</sup>

DATE	MEETING
2 to 6 March	<b>Thirteenth session of the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG 13)</b>  Technical work on guidelines related to prevention of air pollution (SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> , VOC)
9 to 13 March	<b>IMO Greenhouse Gas Working Group 2 (GHG-WG 2)</b>  Technical and operational GHG reduction measures (design and operational indices, best practices, energy efficiency management plan)
[8 to 10 July]	<b>[Workshop on market-based GHG reduction instruments]</b>
13 to 17 July	<b>Fifty-ninth session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 59)</b>  Full GHG debate, adoption of a package of technical and operational reduction measures expected, in-depth debate on market-based reduction instruments, decisions on further work/meetings and report to COP 15
[October, as decided by MEPC 59]	<b>[IMO Greenhouse Gas Working Group 3 (GHG-WG 3)]</b>  Further development of market-based reduction instruments
23 November to 4 December <sup>2</sup>	<b>26th Session of the IMO Assembly</b>  GHG debate on the outcome of MEPC 59, possible adoption of new Assembly resolution on GHG policy and practices (to take over for resolution A.963(23))

— END —

---

<sup>1</sup> The two meetings in [square brackets] are not yet confirmed. The holding of the market-based GHG reduction instruments workshop (8 - 10 July) will be decided by the Secretariat shortly, and the holding of GHG-WG 3 (October) will be considered and decided by MEPC 59.

<sup>2</sup> Date tentative