



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

L'IMPACT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA SUR L'AUGMENTATION DES TAUX DE CROISSANCE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SUR LA RÉDUCTION DE LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE DES VOLS. SCÉNARIOS ALTERNATIFS D'ACTION CLIMATIQUE DE L'OACI DANS LE CONTEXTE DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ces dernières années, la communauté internationale a pris conscience de l'absence de perspective de l'utilisation de mécanismes de compensation pour faire face à la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre².

Dans le document de travail, on donne une analyse des effets négatifs associés à la mise en œuvre de CORSIA, et on propose une approche alternative à la résolution des problèmes écologiques sur la base du soi-disant « Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale », comme une base pour la mise en œuvre des mesures commerciales globales et pour la création des forces aériennes internationales de la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, qui pourraient correspondre à des Objectifs de développement durable de l'ONU (résolution A/RES/70/1 de l'Assemblée générale de l'ONU « *Transformation de notre monde : L'ordre du jour en matière du développement durable pour la période jusqu'en 2030* »).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à étudier la version alternative du projet de résolution de l'Assemblée de l'OACI jointe au présent document, intitulée « *État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement. Changements climatiques* », qui prévoit la mise en œuvre de mesures de marché mondiales fondées sur le « *Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale* » ;
- b) à charger le Conseil de l'OACI d'étudier la possibilité de commencer la création, sous l'égide de l'ONU, des forces aéronautiques mobiles pour la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, financées par le Fonds pour l'environnement mondial de l'OACI (FEM), ce qui correspond pleinement à des Objectifs de développement durable de l'ONU (résolution A/RES/70/1 de l'Assemblée générale de l'ONU, « *Transformation de notre monde : Ordre du jour en matière du développement durable pour la période jusqu'à 2030* »).

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par la Fédération de Russie.

² (<https://no-redd.com/new-study-adds-urgency-to-end-un-carbon-offsetting-scheme/>)

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Le présent document de travail porte sur les Objectifs stratégiques A « <i>Sécurité des vols</i> », D « <i>Développement économique</i> » et E « <i>Protection de l'environnement</i> ».
<i>Incidences financières :</i>	La réduction des dépenses budgétaires de l'OACI liée à la mise en œuvre des mesures commerciales globales, ainsi que la mobilisation de fonds supplémentaires pour la mise en œuvre des programmes environnementaux de l'OACI et pour la fourniture d'une assistance technique ciblée aux États en développement.
<i>Références :</i>	A40-WP/59, <i>État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement, système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016)

1. INTRODUCTION

1.1 Il ne fait aucun doute que la sécurité des vols est une priorité absolue dans les activités de l'OACI. Toutefois, des tentatives persistantes d'imposer des objectifs environnementaux irréalistes au secteur de l'aviation internationale, sans justification scientifique et analyse économique globale, mettent en danger non seulement la capacité du secteur de l'aviation de contribuer à la réduction des émissions des gaz à effet de serre au niveau global, mais créent aussi de véritables risques de réduire le niveau global de sécurité des vols en raison de la stagnation du développement technologique de l'industrie, en particulier dans des pays en développement et des pays en transition (des pays émergents).

1.2 Le document de travail du groupe ATAG A40-WP/193 intitulé « *Industry views on CORSIA and The Basket of Measures* » indique que l'industrie aéronautique mondiale a dépassé son objectif d'augmentation annuelle de l'efficacité énergétique de 1,5 %. Cependant, il faut reconnaître que ce résultat n'est en aucun cas lié à l'application de mesures commerciales globales dans le secteur de l'aviation civile internationale, mais qu'il appartient entièrement au développement technologique de l'industrie, ce qui améliore leur sécurité des vols face aux volumes croissants de travail de transport aérien dans toutes les régions du monde.

2. CORSIA COMME FACTEUR DE CRÉATION DE CONDITIONS PRÉALABLES À UNE CONCURRENCE DÉLOYALE SUR LES MARCHÉS DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.1 L'Assemblée et le Conseil de l'OACI ont à plusieurs reprises exprimé « *...leurs préoccupations quant à l'utilisation de l'aviation civile internationale comme une des sources potentielles de revenus mobilisées pour financer les activités liées au climat dans d'autres secteurs...* »³. Par ailleurs, le mécanisme de CORSIA prévoit l'acquisition de crédits dits d'émission sur des « marchés du carbone » ouverts en dehors du secteur de l'aviation civile internationale, ce qui va clairement à l'encontre des préoccupations susmentionnées de la communauté aéronautique internationale. Cela s'explique par le fait que l'acquisition de crédits d'émission n'est pas un investissement des fonds des compagnies aériennes dans des projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais qu'il s'agit en fait d'un mécanisme de retour accéléré des investissements dans des projets déjà achevés dans

³ 14^e alinéa du préambule de la Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI « *État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement. Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* ».

d'autres secteurs industriels. Ainsi, l'acquisition de « crédits d'émission » par les exploitants du transport aérien ne fera qu'accroître la rentabilité des grandes entreprises ayant réalisé de tels projets et ne contribuera pas à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation civile internationale et au niveau global.

2.2 Conformément au principe de non-discrimination, dans le paragraphe 10 de la Résolution A39-3 de l'« *État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement. Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* », il est stipulé que « ...CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'aéronefs effectuant des vols sur les mêmes routes entre États... ». Considérant le fait que les compagnies aériennes des États en développement et en transition (pays émergents) sont obligées d'exploiter les aéronefs les plus anciens, ayant un plus faible taux d'efficacité énergétique, et que la rentabilité de leurs opérations commerciales est considérablement inférieure à celle des compagnies aériennes des pays développés, il est évident que le coût relatif des crédits d'émission pour la grande majorité des compagnies aériennes des États en développement et en transition (pays émergents) sera 5 à 10 fois plus élevé que pour leurs partenaires des pays développés. Dans la pratique, cela signifie que pour les compagnies aériennes des pays en développement et en transition (pays émergents), pour des raisons économiques, les liaisons activement exploitées par leurs partenaires des pays développés seront fermées. Ainsi, la mise en œuvre de CORSIA créera un cadre favorable à la concurrence déloyale sur la base du principe de non-discrimination. À partir de 2027, lorsque la participation des États membres de l'OACI au projet CORSIA deviendra obligatoire, les compagnies aériennes des États en développement seront supplantées même dans leur espace aérien national⁴.

3. L'IMPACT DE LA MISE EN ŒUVRE DE CORSIA SUR L'AUGMENTATION DES TAUX DE CROISSANCE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SUR LA RÉDUCTION DE LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE DES VOLS.

3.1 Le projet CORSIA devrait générer une demande de 1,6 à 3,7 milliards de tonnes d'unités d'émission entre 2021 et 2035, ce qui, selon les estimations du groupe ATAG, entraînera une sortie d'environ 40 milliards de dollars de l'industrie, ce qui ne prend évidemment pas en compte les coûts de l'administration de système des éléments de CORSIA. Même une telle sortie de ressources financières du secteur de l'aviation réduira considérablement sa capacité à poursuivre le développement technologique, y compris le renouvellement de la flotte d'aéronefs, l'introduction de nouvelles procédures basées sur les caractéristiques des aéronefs et d'autres programmes visant à améliorer la sécurité des vols et l'efficacité du fonctionnement du système de transport aérien mondial en général. Il est important de noter que le caractère global du transport aérien détermine l'impact négatif du retard technologique dans certaines régions du monde sur la possibilité de réaliser des avantages technologiques dans l'ensemble du système de transport aérien international.

3.2 Face à la demande mondiale croissante en matière de transport aérien, les compagnies aériennes des pays en développement et en transition (pays émergents), privées de possibilités financières pour la poursuite du développement technologique, seront obligées de continuer d'exploiter des aéronefs périmés et apparemment moins économes en carburant, ce qui sera un facteur d'augmentation des émissions de CO₂ dans le secteur, et freinera également la large application de nouvelles procédures basées sur les caractéristiques des aéronefs, le développement de l'infrastructure de l'aviation civile.

⁴ Sur le marché du transport aérien des pays africains, seulement environ 20 % de l'ensemble des travaux de transport aérien sont effectués par les compagnies aériennes nationales.

3.3 Il est également évident que la sortie de ressources financières de l'industrie réduit la capacité de la communauté internationale à fournir une assistance technique aux États en développement et en transition (pays émergents) pour améliorer la sécurité des vols et assurer le développement durable de leur aviation civile nationale.

4. CONCLUSIONS GÉNÉRALES SUR LES CONSÉQUENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DE CORSIA

4.1 D'après les considérations exposées ci-dessus, quatre conclusions bien évidentes indiquent que la mise en œuvre de CORSIA :

- a) aura des conséquences extrêmement négatives pour la réalisation de l'objectif stratégique principal de l'OACI, « Sécurité des vols », ainsi que pour l'objectif stratégique « Développement économique du transport aérien » ;
- b) ne répond pas à l'objectif stratégique de l'OACI « Protection de l'environnement » et aux efforts des États membres de l'OACI visant à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation civile internationale ;
- c) sera un outil permettant d'utiliser l'aviation civile internationale comme l'une des sources potentielles de revenus mobilisés pour financer des activités liées au climat dans d'autres secteurs industriels ;
- d) entraînera de graves distorsions des relations de marché à la suite de la suppression des compagnies aériennes à croissance rapide dans les pays en développement et en transition (pays émergents), stimulant la concurrence déloyale, qui va clairement à l'encontre de l'esprit et de la lettre de la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que des objectifs de développement durable de l'ONU.

4.2 Les conclusions ci-dessus remettent en question l'opportunité de poursuivre la mise en œuvre globale de CORSIA en raison de l'absence d'avantages environnementaux évidents à la fois au niveau global et au niveau du secteur industriel de l'aviation civile internationale. Cependant, les conséquences de la réalisation de ce projet vont à l'encontre des objectifs de développement durable de l'industrie et d'amélioration de la sécurité des vols, ainsi que de l'esprit et de la lettre de la Convention de Chicago.

5. MÉCANISME DE DÉVELOPPEMENT PROPRE POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE : ALTERNATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DE CORSIA

5.1 Lors de la 11^e réunion du Groupe consultatif du Conseil de l'OACI sur la protection de l'environnement (26-27 mai 2014), le document de travail EAG/11-WP/3 a été présenté au nom des délégations de l'Inde, de la Chine et de la Russie, qui définit de manière conceptuelle les fondements du « Mécanisme de développement propre de l'aviation civile internationale » (ACDM), considéré comme une alternative raisonnable à l'introduction de CORSIA.

5.2 La proposition visait essentiellement à créer un mécanisme permettant de mobiliser les ressources disponibles de l'aviation civile internationale pour financer des projets d'aviation écologiquement rationnels dans les pays en développement et en transition (pays émergents). Comme

source de financement, il a été proposé d'établir une contribution environnementale des États, calculée sur la base d'un taux de collecte unique pour chaque tonne de carburant destiné aux vols internationaux. La prérogative de fixer le taux de cette taxe est attribuée à l'Assemblée de l'OACI. Il est important de noter que, comme dans l'Accord de Paris, l'ACDM prévoit le principe de la participation volontaire de tous les États, étant entendu que l'assistance aux États en développement et en transition (pays émergents) est une condition de leur participation au programme de l'ACDM et de présence de leurs plans nationaux de réduction des émissions.

5.3 Les affirmations selon lesquelles la contribution environnementale mentionnée constituera une autre forme de taxation de l'aviation civile sont absolument erronées. Contrairement aux taxes, une telle contribution peut être déposée dans un compte spécial auprès d'une institution financière choisie par l'État pour être ensuite versée chaque année au fonds pour l'environnement mondial de l'OACI (FEM).

5.4 Il est important de noter que, contrairement à CORSIA, dans le cadre de l'ACDM il y aura une relation directe entre le montant des contributions environnementales versées par les États et les actions réelles visant à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur. Dans les conditions de négociations boursières, une telle relation directe entre la valeur des « unités d'émission » et le résultat d'une réduction des émissions de CO₂ est absente par définition.

5.5 La mise en œuvre de l'ACDM ne nécessitera pas de pesanteurs bureaucratiques coûteux. La seule chose que l'Assemblée devra faire est d'encourager les États membres à fournir régulièrement à l'OACI des statistiques, y compris le formulaire statistique M « Consommation de carburant par aéronefs et transport des transporteurs aériens commerciaux »⁵.

5.6 Des statistiques similaires établies par les principaux partenaires de l'OACI : l'Association internationale du transport aérien (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI), peuvent être utilisées pour contrôler l'intégrité des données fournies. Pour ces raisons, on peut conclure que l'ACDM répond aux exigences de simplicité d'administration et de rentabilité. Dans ce cas, les frais généraux d'administration de l'ACDM seront proches de zéro.

5.7 Contrairement à CORSIA, le « Mécanisme de développement propre pour l'aviation » se caractérise par une prévisibilité et une transparence totales. Dans le même temps, il ne peut en aucune manière affecter l'équilibre existant des relations économiques sur le marché mondial du transport aérien. Le principe de non-discrimination, le CBDR, les conditions spéciales et les capacités pertinentes des États en développement (SCRC) sont également pleinement pris en compte. Il est supposé que la contribution environnementale prise en compte dans le prix du carburant d'aviation dans chaque aéroport international d'un État participant à l'ACDM sera la même pour tous les exploitants, quelle que soit leur nationalité.

5.8 Le principe de la participation volontaire, associé à l'assistance de la communauté aéronautique aux pays en développement et en transition (pays émergents) qui ont exprimé leur volonté politique en fournissant leurs plans nationaux de réduction des émissions à l'OACI, est pleinement conforme au principe du CBDR. Dans le même temps, les améliorations apportées aux infrastructures dans ces pays auront évidemment un impact positif sur le niveau global de la sécurité des vols, ce qui contribuera également au développement durable de l'aviation civile dans tous les pays membres de l'OACI, sans exception.

⁵ <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

5.9 Le taux de la contribution environnementale devrait être approuvé par l'Assemblée de l'OACI sur la base d'un cycle de trois ans, en fonction des besoins de financement des projets d'aviation en environnement acceptés par le Conseil de l'OACI et approuvés par l'Assemblée de l'OACI. Ainsi, par exemple, si en 2020 une contribution environnementale d'un dollar américain est incluse dans le prix d'une tonne de carburant d'aviation, le budget du programme environnemental de l'OACI sera d'environ 300 millions de dollars américains, ce qui représente presque le triple du budget annuel du programme ordinaire de l'OACI. La mise en œuvre des projets environnementaux dans les États sera réalisée par le Bureau de coopération technique de l'OACI dans le cadre du programme d'assistance technique de l'OACI, donnant ainsi tout son sens au slogan de l'OACI « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB), dans le plein respect des objectifs de développement durable de l'ONU.

5.10 L'ACDM prend également pleinement en compte les efforts des compagnies aériennes qui ont déjà investi dans l'amélioration de l'efficacité énergétique de leur flotte d'aéronefs, ainsi que d'autres actions antérieures des compagnies aériennes (avant l'introduction de l'ACDM) et de leurs administrations aéronautiques visant à réduire les émissions de CO₂.

5.11 L'idée de créer des fonds internationaux sous l'égide de l'OACI n'est pas nouvelle. En 1998, la 32^e session de l'Assemblée de l'OACI a considéré la question relative à la création d'un « Fonds monétaire international de l'OACI » pour financer la mise en œuvre mondiale des composants CNS/ATM et d'autres projets liés à la sécurité des vols. Mais contrairement à CORSIA, la nécessité de mettre en œuvre cette initiative à l'époque n'était pas dictée par des défis mondiaux touchant la sécurité et le développement durable de tous les pays sans exception.

6. CONTRIBUTION POSSIBLE DE LA COMMUNAUTÉ AÉRONAUTIQUE MONDIALE À LA RÉDUCTION RÉELLE DES GAZ À EFFET DE SERRE AU NIVEAU MONDIAL

6.1 Selon la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), le Fonds mondial pour la nature (WWF) et d'autres organisations, environ trois millions d'hectares de forêts sont détruits chaque année dans le monde par des incendies. Outre les graves conséquences sociales des grands incendies de forêt liés à la destruction des établissements humains, la perte massive d'animaux, le potentiel régénératif d'absorption du CO₂ par les forêts diminue, des millions de kilowatts d'énergie thermique sont générés et jusqu'à 700 millions de tonnes de CO₂ se dégagent chaque année, ce qui est comparable au niveau mondial prévu des émissions de l'aviation civile internationale en 2020.

6.2 À cet égard, en tant qu'une alternative raisonnable à l'introduction de CORSIA, l'Assemblée est invitée à envisager la possibilité de créer, sous l'égide de l'ONU, les forces aéronautiques mobiles pour la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, qui pourraient pleinement correspondre à des Objectifs de développement durable de l'ONU (par analogie avec les Forces de maintien de la paix de l'ONU), ce qui peut être considéré comme une contribution indéniable et importante de l'aviation civile internationale à la prévention des conséquences catastrophiques du changement climatique et à la mise en œuvre des objectifs de développement durable de l'ONU (résolution A/RES/70/1 de l'Assemblée générale de l'ONU, « *Transformation de notre monde : Ordre du jour en matière du développement durable pour la période jusqu'à 2030* »). Les activités de ces forces mobiles pourraient être financées notamment par le fonds pour l'environnement mondial de l'OACI mentionné précédemment.

APPENDICE

Résolution A40-XX. État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement — Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale.

L'Assemblée,

Reconnaissant que l'OACI est un forum approprié pour résoudre le problème des émissions de l'aviation internationale,

Considérant que le secteur de l'aviation soutient un système mondial unique de stimulation économique pour la réduction des émissions de carbone, par opposition à des mesures commerciales gouvernementales et régionales non coordonnées, considérant cela comme une mesure rentable qui compléterait un ensemble plus large de mesures, y compris des mesures techniques, opérationnelles et d'infrastructure,

Reconnaissant que les mesures commerciales ne devraient pas être dupliquées, et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne doivent être comptabilisées qu'une seule fois,

Réaffirmant la préoccupation que suscite l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de revenus pour financer les activités liées au climat dans d'autres secteurs, et que les mesures commerciales devraient assurer des conditions équitables pour le secteur de l'aviation internationale par rapport aux autres secteurs,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et reconnaissant leur principe de responsabilité commune mais différenciée et leurs capacités respectives, compte tenu des différents contextes nationaux,

Reconnaissant également les principes de la non-discrimination et de possibilités égales et équitables de développement de l'aviation internationale énoncés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale,

Se félicitant de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et *reconnaissant* que les travaux relatifs au système mondial des mesures commerciales pour l'aviation internationale et leur mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs énoncés dans l'Accord de Paris,

Considérant que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes tels que le mécanisme de développement propre (MDP) et le nouveau mécanisme de marché dans le cadre de l'Accord de Paris pour aider à réduire les émissions des GES afin de garantir un développement durable qui profite particulièrement aux États en développement et aux États en transition (pays émergents),

Se félicitant de la coopération entre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'OACI dans le développement de la méthodologie du MDP pour l'aviation,

Reconnaissant que cette résolution ne crée pas un précédent pour des négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ou n'anticipe pas les résultats de ces négociations et ne représente pas la position des parties à la CCNUCC, l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A40-X, « *État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement. Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local* » et la Résolution A40-Y « *État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement. Changements climatiques* » remplacent les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3 et constituent l'État récapitulatif sur les politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de la protection de l'environnement ;
2. *Reconnaît* les progrès accomplis dans l'élaboration de tous les éléments d'un ensemble de mesures visant à résoudre le problème des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, y compris les technologies de l'aviation, les améliorations opérationnelles et les types de carburant d'aviation produits de manière durable, ainsi que toutes autres mesures, et *confirme* la préférence pour l'utilisation des technologies de l'aviation, des améliorations opérationnelles et des types de carburant d'aviation produits de manière durable qui procurent des avantages environnementaux au secteur de l'aviation ;
3. *Reconnaît également* que, malgré ces progrès, les avantages environnementaux obtenus par des technologies d'aviation, des améliorations opérationnelles et des types de carburant d'aviation produits de manière durable pourraient ne pas permettre une réduction des émissions de CO₂ compte tenu de la croissance du trafic aérien international dans les délais fixés pour atteindre l'objectif global de la rétention au même niveau nette des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, à partir de 2020 ;
4. *Décide que*, en l'absence de toute justification scientifique, il faut exclure l'objectif ambitieux du GNC 2020 de la considération ultérieure, qui est incompatible avec les capacités réelles du secteur, et concentrer les efforts sur la réalisation de l'objectif ambitieux global d'augmentation annuelle de l'efficacité énergétique de 2 %, sans exclure la possibilité d'une augmentation plus ambitieuse de cet indicateur basée sur les nouvelles avancées technologiques dans le secteur de l'aviation dans un avenir prévisible ;
5. *Souligne* le rôle du système mondial des mesures commerciales, qui complète un ensemble plus large de mesures visant à atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer une charge économique injustifiée à l'aviation internationale ;
6. *Détermine* que, dans l'esprit de l'Accord de Paris sur le climat, le Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile (ACDM) devrait être la seule mesure de stimulation économique appliquée aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
7. *Charge* le Conseil de l'OACI d'élaborer, dans les meilleurs délais, le système mondial des mesures commerciales sous la forme du Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale (ACDM), afin d'obtenir le maximum de résultats possibles en matière de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation civile internationale grâce à une stimulation économique de l'introduction de technologies économes en énergie et à une assistance ciblée pour la mise en œuvre des projets éco-efficaces dans les pays en développement et en transition (pays émergents), qui sur une base volontaire décideront de participer à GMBM à base de l'ACDM ;
8. *Charge* le Conseil de l'OACI d'élaborer, dans les meilleurs délais, un règlement sur le Fonds pour l'environnement mondial de l'OACI (FEM) pour l'accumulation des contributions environnementales des États participant à l'ACDM sur une base volontaire, ainsi que des éléments instructifs pertinents pour l'élaboration et l'introduction par ces États de dispositions pertinentes dans la

législation nationale prévoyant l'ordre de la formation de contributions environnementales et leur transfert au FEM de l'OACI ;

9. *Décide* de tenir une réunion de haut niveau sur la protection de l'environnement en 2020 pour évaluer la préparation de l'OACI et des États membres à la mise en œuvre de l'ACDM en 2021 ;

10. *Exhorte* les États membres à faire tous leurs efforts pour s'acquitter de leurs obligations découlant de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, à soutenir le travail de l'Organisation dans le domaine du transport aérien et, en particulier, de présenter le plus rapidement possible la plus complète toutes les informations statistiques et autres, y compris des informations sur la consommation de carburant d'aviation des aéronefs et sur le transport par des transporteurs aériens commerciaux (formulaire statistique M)⁶ demandée par l'Organisation pour son travail dans le domaine du transport aérien ;

11. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres fassent tout leur possible pour progresser dans le domaine de la technologie aéronautique, améliorer les performances opérationnelles et les types de carburant d'aviation produits de manière durable, et à représenter ces efforts dans les plans d'action des États visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, qui servent de base à la fourniture d'une assistance technique ciblée dans le cadre de l'ACDM, ainsi que de surveiller et de rendre compte de l'avancement de la mise en œuvre des plans d'action et de développer une méthodologie permettant, dans le cadre de ce système, d'estimer la réduction des émissions de l'exploitant au cours d'une année donnée, en utilisant tous les éléments disponibles de l'ensemble de mesures, y compris les types de carburant d'aviation produits de manière durable ;

12. *Reconnaît* les conditions particulières et les capacités appropriées des États, en particulier des pays en développement et en transition (pays émergents), en ce qui concerne la vulnérabilité aux effets des changements climatiques, les niveaux de développement économique et la part des émissions de l'aviation internationale, notamment, pour la détermination de la priorité de leur assistance technique dans le cadre de l'ACDM ;

13. *Invite* tous les États à décider, dès que possible, de devenir membre de l'ACDM et d'en informer officiellement le Conseil de l'OACI ;

14. *Prend en compte* les travaux réalisés par le Conseil avec l'appui technique du CAEP dans le domaine de la création d'un système de surveillance, de notification et de vérification (MRV) et *demande* au Conseil de mener à bien, avec l'appui technique du CAEP, dans les meilleurs délais, un système de comptabilité des émissions sur la base des informations statistiques fournies régulièrement par les États et de sa vérification sur la base des informations générées par l'IATA et l'ACI, afin de garantir la mise en œuvre intégrale de l'ACDM à partir de 2021 ;

15. *Décide* de fournir à l'Assemblée un examen périodique de l'efficacité de la mise en œuvre de l'ACDM afin d'évaluer la réduction réelle des émissions de CO₂ résultant de la mise en œuvre de projets relevant de l'ACDM, afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et d'accroître l'efficacité du système, qui comprendra, entre autres :

⁶ <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

- a) l'évaluation des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs ambitieux globaux de l'OACI, de l'impact du marché et des coûts sur les États, les exploitants d'aéronefs et l'aviation internationale, ainsi que du fonctionnement des éléments structurels du système ;
 - b) l'examen de la question de l'amélioration du système à l'appui des objectifs de l'Accord de Paris, ainsi que de la mise à jour des éléments structurels du système afin d'améliorer la mise en œuvre et d'accroître l'efficacité, en tenant compte des conséquences des modifications apportées aux éléments structurels du système, par exemple en ce qui concerne les exigences de MRV ;
 - c) la supervision du fonctionnement de l'ACDM par le Conseil, en s'appuyant, si nécessaire, sur le soutien de l'organe consultatif technique permanent et de CAEP ;
 - d) l'adoption par les États membres des mesures nécessaires pour établir les politiques et les cadres réglementaires nationaux appropriés aux fins de la participation volontaire à l'ACDM ;
 - e) les partenariats entre les États membres pour la coopération dans la mise en œuvre du système MRV ;
16. *Décide* que l'OACI et ses États membres doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités et l'assistance, ainsi que pour établir des partenariats pour la mise en œuvre de l'ACDM après 2020 ;
17. *Encourage* les États à élaborer des projets d'aviation écologiquement rationnels locaux et à les soumettre à l'OACI en vue de leur évaluation aux fins d'inclusion dans le programme de l'ACDM ;
18. *Charge* le Conseil de l'OACI d'identifier les projets financés par l'ACDM dans les États en vue de leur mise en œuvre jusqu'en 2030, ainsi que de préparer des propositions de priorités pour approbation par la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2022 ;
19. *Demande* au Conseil d'étudier la question de la poursuite de l'élaboration de méthodes relatives à l'aviation pour leur application dans les programmes de réduction des émissions de CO₂, y compris les mécanismes ou autres programmes dans le cadre de la CCNUCC, et *encourage* les États à appliquer ces méthodes lors de la mise en œuvre d'activités de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, ce qui pourrait éviter une double comptabilisation des émissions.