

VENEZUELA Caracas, 25 octobre 2016

Institut national de l'aviation civile (INAC)

Réf. : PRE-9514-CJU-GDA-1227-2016

Madame,

J'ai l'honneur de vous soumettre une réserve formelle concernant le point n° 6 de la Résolution 22/1, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, et les points n° 3, 4, et 5 de la Résolution 22/2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*. Les deux résolutions ont été réalisées dans le cadre de la 39^e Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui a eu lieu à Montréal (Canada), du 26 septembre au 7 octobre de l'année en cours, et à laquelle l'Institut national de l'aviation civile de la République bolivarienne du Venezuela a participé. Ladite réserve est exposée ci-dessous :

La République bolivarienne du Venezuela, à travers son modèle de production économique écosocialiste, est déterminée à protéger l'environnement et se joint à la lutte mondiale contre les menaces des changements climatiques en élaborant des mesures et des programmes qui sont inscrits dans le Plan de la Patrie, Deuxième plan socialiste de développement économique et social de la Nation 2013-2019, et qui se fondent sur les droits environnementaux énoncés dans la Constitution de la République bolivarienne du Venezuela, où il est stipulé que « c'est le droit et le devoir de chaque génération de protéger et maintenir l'environnement pour son propre bénéfice et celui du monde futur. »

Les mesures mises en œuvre incluent l'élaboration du Plan national d'atténuation et du Plan national d'adaptation face aux effets des changements climatiques, qui visent, entre autres, à réduire les émissions de CO₂ d'au moins 20 pour cent d'ici l'année 2030. Au nombre des mesures élaborées figurent les suivantes : établissement et entretien de forêts compensatoires dans le cadre du système agroforestier ; utilisation du gaz naturel ; création de compagnies de recyclage ; efficacité énergétique et utilisation rationnelle de l'énergie ; réduction des besoins d'extraction de matières premières ; diminution des émissions liées aux processus industriels ; politiques éducatives ; participation communautaire ; et formation socio-environnementale pour faire face aux menaces des changements climatiques.

Cela étant dit, nous présentons la position de l'État vénézuélien en ce qui concerne le point 22 de l'ordre du jour, *Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques*, en formulant ci-dessous les réserves annoncées au regard des instruments ci-dessus mentionnés, en commençant par la Résolution 22/1, figurant dans la note A39-WP/461 (Comité exécutif [EX]), *Projets d'éléments de rapport sur le point 22 de l'ordre du jour* :

« 6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des

technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place. »

La République bolivarienne du Venezuela, comme indiqué précédemment, se caractérise par le maintien d'une gestion et d'une politique de protection environnementale diversifiée et elle partage la détermination mondiale de réaliser les stratégies de croissance de l'aviation civile sans augmenter les émissions de carbone. Néanmoins, elle estime que le délai établi, à savoir, quatre ans, est insuffisant pour l'instauration de politiques durables et pour la mise en œuvre de plans et de stratégies appropriées visant à atténuer de manière efficace les émissions de CO₂, en vue d'atteindre l'objectif de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de carbone de l'industrie de l'aviation internationale.

Cela étant dit, l'État vénézuélien réitère son adhésion aux principes de la Convention sur les changements climatiques, au mandat spécifique sur la réduction des émissions et la reconnaissance de l'existence d'une différenciation entre les responsabilités des pays développés et celles des pays en développement, avec des obligations différentes en ce qui a trait à la limitation et la réduction des émissions. Il est important de prendre en compte les répercussions possibles des mesures basées sur le marché (MBM) pour les pays en développement et leur commerce. L'objectif mondial de réduction des émissions ou du maintien des niveaux d'ici 2020 n'implique pas d'ignorer le principe des responsabilités communes mais différenciées. Pour ces raisons, la République bolivarienne du Venezuela présente sa réserve à ce sujet.

Notre réserve concernant la Résolution 22/2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, figurant dans la note A39-WP/462 *Projets d'éléments de rapport sur le point 22 de l'ordre du jour* (Comité exécutif [EX]), se rapporte à ce qui suit :

« 3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants alternatifs durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO₂ correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020 ;

« 4. *Souligne* le rôle d'un régime GMBM pour compléter un plus large panier de mesures, afin d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

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

Les mesures basées sur le marché (MBM) équivalent à des mécanismes complémentaires conçus pour parvenir à la réduction établie des émissions et, en conséquence, leur application au secteur de l'aviation internationale est facultative pour les États. Ces mesures ne garantissent pas la durabilité de l'aviation civile internationale ; elles n'auront un effet que sur la création de mesures assujetties à la volatilité des finances internationales. Nous ne sommes pas d'avis que la mise en œuvre des MBM, quoique leur objectif original soit de limiter les émissions, réduiront les émissions des États ; ces mises en œuvre légitimeront au contraire l'achat de droits pour polluer

l'atmosphère en autorisant des régimes de marché internationaux de CO₂ en fonction de la capacité économique des États, ce qui aura une incidence directe sur la planète.

En raison de ce qui précède, nous rejetons l'application de ces mesures, qui sont établies dans le Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), car cette approche basée sur le marché dénature l'objet et l'intention qui ont été appuyés d'éviter le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre (GES) produits par l'aviation internationale, et va ainsi à l'encontre de l'engagement et des politiques assumées par l'État vénézuélien et inscrites, comme il a été expliqué précédemment, dans le Plan de la Patrie, Deuxième plan socialiste de développement économique et social de la Nation 2013-2019, qui est axé sur la préservation de notre planète. En effet. La pollution présente des dommages irréparables à l'échelle mondiale et doit être traitée comme il convient et de manière responsable par tous les États signataires de l'Accord de Paris aux termes de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, raison pour laquelle nous demandons instamment l'élaboration de mesures alternatives exprimant la nécessité impérieuse d'atténuer la pollution à l'échelle mondiale.

C'est en ce sens que la République bolivarienne du Venezuela, reconnaissant son engagement et sa responsabilité en matière de préservation de la planète au bénéfice des générations futures, mise sur l'adoption de stratégies qui rendent possibles les objectifs souhaités de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation internationale, et qui sont basées sur l'application de mesures technologiques, sur des améliorations du carburant, des améliorations du trafic aérien, sur les infrastructures et des carburants complémentaires qui améliorent la qualité du carburant, afin de parvenir à une réduction réelle du volume des émissions de GES prévenant dans un avenir proche les conséquences irréparables des changements climatiques.

Veuillez agréer, Madame, etc. [...]

[Signature] Jorge Luis Montenegro Carrillo
Président de l'Institut national de l'aviation civile (INAC)
Décret n° 1 800 du 03/06/2015

Publié dans le Bulletin officiel n° 40 674 du 03/06/2015

et

Chef de la Délégation de la République bolivarienne du Venezuela
à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI

Secrétaire générale
OACI
Montréal