



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

#### POSITION DE LA MALAISIE AU SUJET DU RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (GMBM) POUR L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par la Malaisie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

LA Malaisie note et appuie l'élaboration d'un régime mondial de mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale, une forme de mécanisme mondial de compensation pour les vols internationaux, visant à réduire l'incidence des émissions de carbone provenant du secteur de l'aviation internationale. La Malaisie est d'avis que cette initiative de l'OACI est décisive pour garantir que le secteur de l'aviation poursuit ses activités dans le respect de l'environnement, et complète les améliorations constantes du rendement du carburant, de la gestion du trafic aérien et du développement de carburants d'aviation alternatifs durables.

Concernant le *Projet de texte de résolution de l'Assemblée relative à un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)*, la Malaisie appuie la mise en œuvre par étapes du GMBM reposant sur le consensus des États membres. En outre, la Malaisie appuie l'approche sectorielle de la répartition des obligations de compensation.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte de l'importance que la Malaisie accorde aux travaux de l'OACI pour atténuer l'incidence des émissions de carbone de l'aviation internationale à travers un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale ;
- b) à noter que la Malaisie prendra toutes les mesures nécessaires pour se préparer à mettre en œuvre le GMBM, tout en demandant l'assistance technique de l'OACI et en encourageant la coopération avec d'autres États ;
- c) à noter que la Malaisie propose que la mise en œuvre du GMBM repose sur le consensus collectif des États membres de l'OACI ;
- d) à faire respecter les principes de la responsabilité commune mais différenciée/des circonstances spéciales et capacités respectives (CBDR/SCRC) afin de garantir que le GMBM sera intégralement mis en œuvre de manière égale et équitable ;
- e) à appuyer une approche sectorielle offrant une répartition égale et équitable des obligations de compensation dictée par la croissance des émissions du secteur.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E – *Protection de l'environnement*

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités citées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles du Budget Programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.                |
| <i>Références :</i>             | HLM-GMBM-Feuille volante n° 2 : <i>Projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM)</i> et Réunion du groupe informel des amis du Président. |

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation, en Malaisie, est un moteur clé des affaires et du commerce. L'économie du pays, de plus en plus industrialisée et tributaire de l'exportation et du tourisme, a favorisé la poursuite de la croissance et du développement rapide de l'aviation en Malaisie. L'aviation a facilité les échanges commerciaux, élargi les marchés d'exportation et intensifié le tourisme.

1.2 Toutefois, la Malaisie a conscience que les changements climatiques sont un défi commun auquel fait face aujourd'hui l'humanité dans son ensemble, et une question mondiale qui requiert la collaboration de la communauté internationale de l'aviation. L'aviation civile internationale compte pour approximativement 1,2 pour cent des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> et ce pourcentage devrait augmenter au fur et à mesure que le secteur se développe. En conséquence, atténuer les effets des changements climatiques est une responsabilité qui doit être assumée par tous les éléments de la société et de l'industrie.

1.3 Le Département de l'aviation civile de la Malaisie et le Ministère des transports de la Malaisie sont déterminés à appuyer les travaux et politiques de l'OACI sur la protection de l'environnement en aviation, comme il est déclaré dans le Plan d'action de la Malaisie pour réduire les émissions de GES dans le secteur de l'aviation, communiqué à l'OACI en juillet 2013 et mis à jour en 2016. La mise en œuvre du Plan d'action national comprend, entre autres, des mesures clés pour réduire les émissions dans le secteur du transport aérien malaisien, ainsi que l'application d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM).

1.4 La Malaisie a participé activement aux récentes délibérations bilatérales et multilatérales de l'OACI relatives à l'établissement d'un régime GMBM pour l'aviation internationale, notamment les Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD), en 2016, et la réunion d'un groupe informel d'amis du Président, en août 2016, pour faciliter la conclusion d'un accord durant la prochaine 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI. En outre, la Malaisie salue les progrès substantiels du Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et du Groupe de haut niveau, comme le demandait l'OACI, et elle exprime sa gratitude au Président du Conseil de l'Organisation pour sa direction éclairée afin de parvenir à des résultats positifs à la 39<sup>e</sup> Assemblée.

1.5 À travers la présente note, la Malaisie souhaite partager sa position au sujet du Projet de texte de résolution de l'Assemblée sur un GMBM présenté par le Conseil. Nous sommes convaincus que la mise en œuvre du GMBM doit reposer sur un consensus des États membres de l'OACI, car les décisions prises collectivement tendent à être plus efficaces et produiraient de meilleurs résultats. Nous aimerions souligner certains thèmes fondamentaux abordés à des réunions antérieures, notamment : la différenciation des responsabilités ; la répartition des obligations de compensation ; le suivi, le compte rendu et la vérification ; le renforcement des capacités et l'assistance.

## **2. DIFFÉRENCIATION DES RESPONSABILITÉS**

2.1 La Malaisie reconnaît que les changements climatiques sont un défi mondial que tous les pays doivent relever, notamment en luttant contre les émissions provenant de l'aviation civile internationale, conformément à nos responsabilités communes mais différenciées et à nos capacités respectives (CBDR-RC). Les États ont présenté des points de vue et préoccupations diverses quant à l'élaboration d'un GMBM pour l'aviation internationale, par exemple sur les questions se rapportant à la CBDR, la simplicité administrative, la transparence et l'intégrité environnementale.

2.2 La Malaisie est d'avis que l'adhésion au principe d'équité et d'égalité devrait garantir la simplicité administrative et atténuer la distorsion du marché. Ce principe jette un pont avec ce qui était auparavant perçu comme une division et fournit une solution qui pourrait répondre aux différentes préoccupations de chaque État membre. En conséquence, la Malaisie estime que le GMBM doit prendre en compte les circonstances spéciales et les capacités respectives (SCRC) des États, en particulier des États en développement. L'instauration d'un mécanisme approprié pour gérer cette question de portée générale devrait être bénéfique à tous les États Membres.

## **3. RÉPARTITION DES OBLIGATIONS DE COMPENSATION**

3.1 Dans les précédents travaux de l'EAG et de la réunion de haut niveau, la répartition des obligations de compensation a été débattue sous tous ses aspects, notamment l'examen des approches sectorielle, individuelle et dynamique. De fait, il faut avoir une répartition équilibrée des obligations de compensation qui évite la distorsion du marché et ne fasse pas de discrimination contre les compagnies aériennes en croissance, en particulier dans les pays en développement.

3.2 En ce qui concerne la répartition des exigences de compensation, la Malaisie estime que l'approche sectorielle offre une répartition plus égale, car elle se fonde sur l'augmentation des émissions du secteur. C'est une méthode simple et plus équitable, qui évite également des ajustements complexes, comme dans le cas des exploitants précurseurs et des exploitants à forte croissance. Elle est conçue pour que les exploitants à plus forte croissance des pays en développement ne soient pas pénalisés au bénéfice de compagnies aériennes à croissance plus lente dans les marchés matures de l'aviation. Chaque obligation d'exploitant serait proportionnelle à sa quantité d'émissions puisque chacun d'eux doit compenser, pour une année donnée, le même pourcentage d'émissions inférieur à l'approche sectorielle à 100 pour cent.

## **4. PROCESSUS DE SUIVI, COMTE RENDU ET VÉRIFICATION (MRV)**

4.1 Pour mettre en œuvre le GMBM, nous devons nous familiariser avec les systèmes du processus de suivi, compte rendu et vérification (MRV) au même titre que les autres pays, avant 2021. Les États devront apprendre les uns des autres et demander l'appui et l'assistance de l'OACI aux fins de la mise en œuvre du GMBM, notamment l'organisation de séminaires, de formations et la facilitation d'un soutien financier le cas échéant.

## 5. **RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET PARTENARIATS**

5.1 Selon la Malaisie, l'OACI et les États membres prendront activement toutes les mesures nécessaires pour renforcer les capacités et partenariats afin de garantir la simplicité administrative, la transparence et l'intégrité environnementale de la mise en œuvre du GMBM.

## 6. **CONCLUSION**

6.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte de l'importance que la Malaisie accorde aux travaux de l'OACI et son appui à l'établissement d'un régime mondial de mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale ;
- b) à noter que la Malaisie prendra toutes les mesures nécessaires pour se préparer à mettre en œuvre le GMBM, tout en demandant l'assistance technique de l'OACI et en encourageant la coopération avec d'autres États ;
- c) à noter que la Malaisie propose que la mise en œuvre du GMBM repose sur le consensus collectif des États membres de l'OACI ;
- d) à faire respecter les principes de la CBDR/des SCRC afin de garantir que le GMBM sera intégralement mis en œuvre de manière égale et équitable ;
- e) à appuyer une approche sectorielle offrant une répartition égale et équitable des obligations de compensation dictée par la croissance des émissions du secteur.