

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre**POSITION COMMUNE SUR CERTAINES DISPOSITIONS DU PROJET PROPOSÉ D'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)**

(Note présentée par l'Inde, la République populaire de Chine et la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Rappelant la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris, *reconnaissant* ses principes relatifs aux responsabilités communes mais différenciées (RCMD), à la lumière des circonstances spéciales et capacités respectives (CSCR), et *reconnaissant* en outre les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale énoncés dans la Convention de Chicago, la présente note attire l'attention de l'Assemblée sur certaines dispositions du projet proposé d'*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)* qui doivent être harmonisées avec les principes susmentionnés.

Suite à donner: L'Assemblée est invitée à examiner et à approuver les modifications proposées concernant le projet de texte de résolution de l'Assemblée figurant à l'Appendice B de la présente note.

<i>Objectifs stratégiques:</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E – Protection de l'environnement
<i>Incidences financières:</i>	Les modifications proposées définissent les conditions nécessaires à la croissance durable de l'aviation civile nationale dans les pays en développement au cours de la mise en œuvre du régime GMBM.
<i>Références:</i>	Doc 7300 <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)</i> <i>Résolution A38-18 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques,</i> <i>A/RES/70/1 – Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Résolution adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU le 25 septembre 2015)</i> <i>A39-WP/52, 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)</i>

1. INTRODUCTION

1.1. L'analyse des conséquences de la mise en œuvre du régime GMBM proposé sur la base du "mécanisme de compensation" (CORSIA) montre l'existence de risques élevés de distorsion du marché dans le domaine du transport aérien international et l'apparition de conditions de concurrence déloyale allant dans le sens de la marginalisation des marchés du transport aérien en croissance rapide des pays en développement, ce qui engendre inévitablement des risques de stagnation du processus de développement de leur aviation civile nationale. Cela à son tour augmentera le risque d'exclusion des compagnies aériennes de ces pays du marché du transport aérien international et poussera celles-ci très probablement à la faillite. De telles conséquences négatives pour ces pays seraient difficilement compatibles avec la nouvelle initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI.

1.2. Pour éviter ces risques, il importe donc de modifier certaines dispositions de la résolution relative au régime GMBM.

2. PRINCIPAUX POINTS À EXAMINER PAR L'ASSEMBLÉE EN CE QUI CONCERNE LA MISE EN ŒUVRE DU RÉGIME MONDIAL DE MBM SOUS LA FORME DU CORSIA

2.1. Il est indiscutable que le principal objectif du régime GMBM pour l'aviation civile internationale est la réduction des émissions mondiales de CO₂. Toutefois, le texte du projet de résolution proposé sur ce régime met généralement l'accent sur le "mécanisme de compensation" plutôt que sur la réduction des émissions. Il serait donc approprié de remplacer le libellé "mécanisme de compensation" par "exigences de réduction des émissions de CO₂" dans ce texte comme indiqué dans l'Appendice de la présente note.

2.2. Le paragraphe 10 des considérants du projet de résolution souligne encore une fois que l'Assemblée est préoccupée par "...l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs". Toutefois, la proposition actuelle du CORSIA envisage l'achat d'unités d'émissions sur le marché libre du carbone en dehors du secteur de l'aviation civile internationale, ce qui confère de fait à l'aviation internationale un rôle en tant que source de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et contredit la Convention de Chicago. À l'heure actuelle, il n'y a pas en vente de crédits de carbone résultant de la mise en œuvre de projets écologiquement efficaces ayant trait à l'aviation dans les pays en développement. En conséquence, pour harmoniser le texte de la résolution avec la préoccupation de la communauté aéronautique internationale susmentionnée, seules les unités d'émissions résultant de la mise en œuvre de projets ayant trait à l'aviation peuvent être considérées comme admissibles dans le cadre du CORSIA. À cet égard, il faut préciser dans les sous-paragraphes c), d) et e) du paragraphe 17 du dispositif que les "unités d'émissions" visées sont celles "ayant trait à l'aviation".

2.3. Le projet de résolution proposé "*Se félicitant* de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC ...", il faut modifier le libellé du paragraphe 14 des considérants comme suit:

"Considérant que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et le mécanisme de mise en œuvre volontaire des contributions déterminées au niveau national (NDC) établies au paragraphe 4 de l'Article 6 de nouveaux mécanismes de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions

de GES tout en facilitant en vue d² un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement. *{Nouveau texte reflétant l'Accord de Paris}*"

2.4. Il importe de noter que la "phase pilote" de la mise en œuvre du CORSIA, qui fait l'objet d'un consensus confirmé à la réunion des "Amis du Président" les 22 et 23 août de cette année, est pleinement conforme aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 19 du dispositif de la résolution A38-18, dans lequel il est demandé au Conseil de "*finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime GMBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale...*" Cela ne nécessite pas de preuve que seuls les résultats d'une mise en œuvre pratique peuvent être considérés comme une démonstration de la "faisabilité" et de la "praticabilité" du CORSIA ni que ses "*incidences environnementales et économiques*" ne peuvent être évaluées objectivement qu'après la phase pilote de cette mise en œuvre. Afin d'éviter des risques inutiles pour la réputation de l'OACI au cas où les résultats des phases d'"essai" du CORSIA ne seraient pas satisfaisants, il ne serait pas prudent de "fermer la porte" à d'autres options possibles de mise en œuvre future du régime GMBM. À cet égard, le texte du paragraphe 4 du dispositif doit être modifié comme suit:

"4. *Décide de mettre en œuvre une phase pilote et une phase volontaire et d'évaluer un régime GMBM sous la forme du Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) comme l'une des options possibles 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 ; **{GMBM en tant que programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)}***

2.5. Compte tenu des incertitudes concernant les résultats environnementaux possibles de la mise en œuvre du CORSIA et son incidence sur la croissance durable de l'aviation civile nationale, en particulier dans les pays en développement, il faut modifier l'alinéa d) du paragraphe 7 du dispositif comme suit :

"d) Sous réserve de résultats positifs du CORSIA pour l'aviation internationale, établis après l'examen de la première phase de mise en œuvre, la deuxième phase s'appliquerait s'applique de 2027..."

2.6. L'Assemblée de l'OACI a introduit il y a six ans le concept de critères "de *minimis*" comme mesure de protection en vue d'une croissance durable de l'aviation civile dans les pays en développement. Compte tenu de la probabilité élevée de conséquences négatives de la mise en œuvre du CORSIA pour ces pays (comme indiqué au paragraphe 15 du dispositif du projet de résolution), il est raisonnable de maintenir cette disposition dans le texte de la nouvelle résolution. En gardant à l'esprit la nécessité de réexaminer le concept "de *minimis*" pour assurer une protection équitable contre le CORSIA, on peut accepter le seuil de 0,5 % du total mondial de TKP comme plateforme pour les futures négociations. À cet égard, l'alinéa d) du paragraphe 7 du dispositif doit être complété avec le texte suivant:

"d) ...(PDSL) et les autres pays en développement exemptés sur la base des critères "de *minimis*" avec un seuil de 0,5 % des TKP et des critères économiques qui doivent être examinés et finalisés au cours de l'évaluation de la phase pilote et de la première phase de mise en œuvre à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase"

2.7. Au cours de la mise en œuvre de la phase pilote et de la première phase du CORSIA, on s'attend à ce qu'un rôle dirigeant soit joué par les pays développés qui assument la principale responsabilité en ce qui concerne les changements climatiques et possèdent un potentiel économique suffisant pour compenser les pertes financières et en matière de réputation si on n'arrive pas à démontrer la réduction des émissions de CO₂ et à promouvoir le développement durable avec la mise en œuvre du CORSIA. Cependant, tous les autres États membres ont le droit souverain de prendre la décision de participer au CORSIA à tout moment. À cet égard, il faut modifier l'alinéa e) du paragraphe 7 du dispositif comme suit:

- “e) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, tout en reconnaissant que les États développés joueront un rôle dirigeant en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale.¹ Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1^{er} janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ; ***{Participation volontaire et préavis de 6 mois}***”.

2.8. Si des États en développement participent volontairement aux phases d'“essai” de la mise en œuvre du CORSIA, il est juste de leur donner l'occasion d'assumer la responsabilité de la réduction des émissions de CO₂ sans directive, ce qui est pleinement conforme à l'approche de l'Accord de Paris. Bien entendu, ce serait inapproprié de “vendre des billets pour les vols d'essai” et de fixer un objectif d'intégrité environnementale, ce qui a été exclu par défaut par le paragraphe 12 du projet de résolution (A39-WP/52). En outre, il conviendrait de noter que des niveaux différents d'obligations de compensation d'émissions pour les exploitants de pays en développement et de pays développés exploitant les mêmes routes sont pleinement conformes au principe des RCMD. Il faut donc remanier le texte du paragraphe 9 du dispositif comme suit:

“9 *Décide* que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'aéronef ~~doit~~ est censé compenser volontairement au cours de la phase pilote et de la première phase de mise en œuvre pour une année donnée à partir de 2021 seront fixées sur la base des contributions déterminées au niveau national (NDC) adoptées individuellement par chaque État membre participant ou peuvent être ~~seront~~ calculées annuellement selon les formules suivantes :”

2.9. Compte tenu du rôle réel de toute phase d'“essai” de la mise en œuvre d'un projet pour montrer sa faisabilité et, si nécessaire, faire des ajustements appropriés, ce serait raisonnable de modifier les sous-paragraphes b) et c) du paragraphe 9 du dispositif comme suit:

- “b) où le facteur de croissance du secteur = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – pour la phase pilote et la première phase ; moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020); et pour la deuxième phase, une autre année de référence à décider au cours du processus d'examen) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;

¹ Organisations régionale d'intégration économique : Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), Amérique du Sud : Marché commun du Sud (MERCOSUR), Communauté des Caraïbes et marché commun (CARICOM) , Dominican Republic–Central America–United States Free Trade Agreement (CAFTADR), Union européenne (UE), Central European Free Trade Agreement (CEFTA), Eurasian Economic Community (EurAsEC), Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC), China and Taiwan Economic Cooperation Framework Agreement (ECFA), le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (GCC), la Communauté économique africaine (CEA), Community of Sahel Saharan States (CENSAD), le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (ECCAS/CEEAC), Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (ECOWAS/CEDEAO), Intergovernmental Authority on Development (IGAD), Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), Union du Maghreb arabe (AMU/UMA)...

- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'aéronefs = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – pour la phase pilote et la première phase : moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020); et pour la deuxième phase, une autre année de référence à décider au cours du processus d'examen) / total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;

2.10. Étant donné le soutien exprimé dans le préambule du projet de résolution pour le développement durable, notamment dans les pays en développement, il est raisonnable de remanier les sous-alinéas iv) et v) de l'alinéa e) du paragraphe 9 du dispositif comme suit:

- “iv) pour le régime, de 2030 à 2035, on s'attend à passer progressivement de 100 % sectoriel à l'inclusion de certaines contributions individuelles dont les détails, qui seront principalement basés sur l'examen de la première phase de mise en œuvre, seront soumis à l'Assemblée en 2028 pour examen à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure

2.11. La différence significative actuelle dans les niveaux de rentabilité des compagnies aériennes des diverses régions du monde (par exemple le niveau de rentabilité des compagnies nord-américaines est 11 fois plus élevé que celui des compagnies africaines) a prédéterminé la question de l'approche différentielle pour une protection temporaire des “nouveaux venus” des pays développés et des pays en développement contre le CORSIA. Étant donné que les nouveaux venus des pays en développement exploiteront la plupart du temps des flottes d'aéronefs plus âgés et moins efficaces en consommation de carburant, ce serait équitable de fixer leur “seuil d'entrée” pour les émissions annuelles au-dessus des émissions totales du secteur en 2020 à un niveau comparativement plus élevé pour protéger leur croissance durable. Il est suggéré de fixer initialement ce seuil pour ces “nouveaux venus” au niveau de 0,5 % des émissions mondiales totales du secteur comme base pour un examen futur minutieux. À cet égard, il faut remanier le paragraphe 10 du dispositif comme suit :

“10. *Décide* que les nouveaux venus² sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent

- a) 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020 (pour les nouveaux venus des pays développés) ou
b) 0,5 % du total des émissions enregistrées en 2020 (pour les nouveaux venus des pays en développement)

selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants. *{Nouveaux exploitants}* – **Appui à la différenciation**

2.12. Pour éviter que la mise en œuvre du CORSIA n'entraîne des dommages graves dans le secteur de l'aviation civile internationale, il est raisonnable non seulement d'examiner périodiquement ce programme, mais aussi d'évaluer annuellement ses incidences en matière de coût, de sécurité et de sûreté ainsi que son efficacité et son efficacité environnementale et le niveau des distorsions du marché induites. À cet effet, il convient de modifier le paragraphe 16 comme suit:

² Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'aéronefs qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du régime lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'aéronefs.

“16 Décide que le Conseil entreprendra tous les trois ans chaque année, à partir de 2022, un examen et une évaluation périodiques du CORSIA à soumettre à l’Assemblée, dans le but indiqué au § 7, al. f), ci-dessus et pour éviter les risques de dommages graves et afin de contribuer au développement durable du secteur de l’aviation internationale et à l’efficacité du régime, y compris les aspects de sécurité, de sûreté, de concurrence loyale, ses incidences en matière de coût sur les États membres, ainsi qu’une évaluation de l’efficacité écologique du régime GMBM en vue d’un examen plus poussé par l’Assemblée de l’utilité de poursuivre le CORSIA . Cela portera, entre autres, sur les points suivants ...”

2.13. Aux termes de l’Article 37 du Chapitre VI de la Convention relative à l’aviation civile internationale, les questions ayant trait au MRV, aux unités d’émissions et au registre ne font pas partie des aspects “*relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires*” et partant, sortent du champ d’application des normes, pratiques recommandées et procédures internationales. En conséquence, la Convention n’autorise pas l’OACI à élaborer des SARP sur le MRV, les unités d’émissions et le registre. À cet égard, le terme SARP ne doit pas apparaître dans la résolution et tous les critères des unités d’émissions (EUC) devront être seulement “recommandés” de par leur nature. En conséquence, il faudra supprimer SARP et qualifier les EUC de “recommandés”.

2.14. Bien qu’il soit nécessaire, pour des raisons techniques, d’introduire le MRV pour tous les États membres sans exception comme base de différenciation juste des obligations liées aux émissions entre ces États, il n’est pas évident que les États qui ne disposent clairement pas de ressources ou seront dispensés de la participation aux phases d’“essai” de la mise en œuvre du CORSIA doivent commencer à introduire le MRV à partir de 2018. Ces États membres pourraient commencer à le mettre en œuvre au niveau ou régional à partir de 2024 tout en tenant compte de l’expérience réussie de la mise en œuvre du MRV dans les autres États membres. Cette approche de la mise en œuvre est conforme au principe des CSCR aussi. À cet égard, il faudra compléter le paragraphe 18 du dispositif avec un sous-paragraphe b) comme suit :

- b) Il est prévu que les États membres qui seront exemptés, en vertu des conditions définies à l’alinéa
- d) du paragraphe 7, commenceront à mettre en œuvre le MRV au niveau national ou régional à partir de 2024 tout en tenant compte de l’expérience réussie de la mise en œuvre du MRV dans les autres États membres.

3. CONCLUSIONS

3.1. L’Assemblée est invitée à tenir compte des préoccupations communes de ces pays en ce qui concerne l’élaboration d’un régime GMBM et à adopter les modifications qu’ils proposent d’apporter au projet de résolution.

3.2. Étant donné que le texte proposé du projet de résolution sur le régime GMBM ne peut être considéré comme un projet “tout prêt” pour la mise œuvre du CORSIA et qu’il y a de sérieuses préoccupations et certaines ambiguïtés concernant les conséquences possibles de cette mise œuvre, il est raisonnable, comme compromis possible, d’appuyer les amendements du projet de résolution suggérés dans la présente note de travail afin de laisser ouverte une “fenêtre d’opportunités” pour poursuivre les efforts communs déployés par tous les États membres en vue d’une réduction réelle des émissions de CO₂ dans le secteur et au plan mondial.

3.3. Au contraire, toute tentative d’imposer la mise en œuvre d’un projet de CORSIA encore embryonnaire peut porter atteinte aux dispositions fondamentales de la Convention de Chicago qui demande à tous les États membres “...d’éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde”.

APPENDICE

Résolution A39-XX de l'Assemblée : 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)

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39^e session, **{Texte existant extrait d'A38-18, § 18}**

Rappelant que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime GMBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC, **{Texte existant extrait d'A38-18, § 19, al. a)}**

Rappelant également que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI, **{Texte existant extrait d'A38-18, § 19, al. c)}**

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable entrepris par le Conseil, son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en vue d'élaborer une recommandation relative à un régime GMBM, ses éléments de conception et ses mécanismes de mise en œuvre, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations, **{Nouveau texte reflétant le travail accompli depuis A38}**

Rappelant en outre que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations intéressées, **{Texte existant extrait d'A38-18, § 19, al. b)}**

Reconnaissant que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions, **{Nouveau texte reflétant le travail accompli depuis A38}**

Notant l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts, qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de

mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure, *{Texte existant extrait des considérants d'A38-18}*

Reconnaissant qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois, *{Basé sur le texte d'A38-18, § f) de l'Annexe}*

Soulignant que la décision prise par l'Assemblée à sa 38^e session d'élaborer un régime GMBM pour l'aviation internationale traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, *{Reflète l'appui à une solution globale plutôt qu'un ensemble disparate de MBM}*

Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs, *{Basé sur le texte d'A38-18, § 30, et sur le principe directeur h)}*

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales, *{Mis à jour pour refléter l'Accord de Paris}*

Reconnaissant également les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de développement pour l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago, *{Texte existant extrait des considérants d'A38-18}*

Se félicitant de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et *reconnaissant* que les travaux relatifs à un régime GMBM pour l'aviation internationale et sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris, *{Reconnaissance de l'Accord de Paris}*

Considérant que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et le mécanisme de mise en œuvre volontaire des contributions déterminées au niveau national (NDC) établies au paragraphe 4 de l'Article 6 de nouveaux mécanismes de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES tout en facilitant en vue d' un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement. *{Nouveau texte reflétant l'Accord de Paris}*

Se félicitant de la coopération entre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation, *{Nouveau texte sur les méthodologies MDP}*

1. *Décide* que cette Résolution, combinée à la Résolution A39-YY : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la Résolution A39-ZZ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 et constitue l'exposé

récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

1bis. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants alternatifs durables et un régime GMBM, ainsi que d'autres mesures éventuelles, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ; ***{Panier de mesures et préférence pour des mesures autres que les MBM}***

2. *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 ; ***{Reconnaissance de la difficulté d'atteindre le CNG 2020 par des méthodes autres que les MBM}***

3. *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 ; ***{Rôle complémentaire du GMBM pour atteindre le CNG 2020}***

4. *Décide* de mettre en œuvre une phase pilote et une phase volontaire et d'évaluer un régime GMBM sous la forme du Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) comme l'une des options possibles 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 ; ***{GMBM en tant que programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)}***

5. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que tous les efforts soient faits pour que les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants alternatifs durables soient pris en compte par les États membres et reflétés dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour veiller à ce que les ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ d'un exploitant d'aéronefs dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants alternatifs durables, de façon ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ; ***{Progrès futurs des mesures autres que MBM}***

5bis. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

6. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ; *{Reconnaissance des circonstances particulières des États}* – **Appui à la différenciation**

7. *Décide* de favoriser la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit : *{Mise en œuvre progressive}* – **Appui à la différenciation**

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ de leur exploitant d'aéronefs sur la base des indications du § 9, al. e), i), ci-dessous ; *{Phase pilote pour les États volontaires, avec options de calcul des ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂}*
- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ indiqué au § 9, al. a), ci-dessous ; *{1^{re} phase pour les États volontaires}*
- c) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ; *{Mise à jour des renseignements indiquant la participation volontaire}*
- d) Sous réserve de résultats positifs du CORSIA pour l'aviation internationale, établis après l'examen de la première phase de mise en œuvre, la deuxième phase s'appliquerait s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL) et les autres pays en développement exemptés sur la base des critères "de minimis" avec un seuil de 0,5 % des TKP et des critères économiques qui doivent être examinés et finalisés au cours de l'évaluation de la phase pilote et de la première phase de mise en œuvre, à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ; *{2^e phase pour les États à 0,5 %, 90 % des TKP, avec exemption des PLM, PEID et PDSL, à moins qu'ils ne se portent volontaires}*
- e) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, tout en reconnaissant que les États développés joueront un rôle dirigeant en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1^{er} janvier de

toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ; *{Participation volontaire et préavis de 6 mois}*

- f) à partir de 2022, le Conseil examinera ~~tous les trois ans~~ chaque année la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ; *{Examen en vue d'ajustements}*

8. *Décide* que le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'aéronefs volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 7 ci-dessus, sont visés par les ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 7 ci-dessus, sont exemptés des ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ; – **Appui à la différenciation**
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 7 ci-dessus, sont exemptés des ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ; *{Réduire au minimum les distorsions du marché}* – **Appui à la différenciation**

9. *Décide* que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'aéronef ~~doit~~ est censé compenser volontairement au cours de la phase pilote et de la première phase de mise en œuvre pour une année donnée à partir de 2021 seront fixées sur la base des contributions déterminées au niveau national (NDC) adoptées individuellement par chaque État membre participant ou peuvent être ~~seront~~ calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) exigence de compensation d'un exploitant d'aéronefs = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – pour la phase pilote et la première phase : moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020); et pour la deuxième phase, une autre année de référence à décider au cours du processus d'examen) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'aéronefs = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – pour la phase pilote

et la première phase : moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020); et pour la deuxième phase, une autre année de référence à décider au cours du processus d'examen) / total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;

- d) où le % sectoriel = (100% – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
 - i) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
 - a) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus, ou
 - b) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA en 2020;
 - ii) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel;
 - iii) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel;
 - iv) pour le régime, de 2030 à 2035, on s'attend à passer progressivement de 100 % sectoriel à l'inclusion de certaines contributions individuelles dont les détails, qui seront principalement basés sur l'examen de la première phase de mise en œuvre, seront soumis à l'Assemblée en 2028 pour examen à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure de 2030 à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
 - v) ~~de 2033 à 2035, au moins 70 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;~~
- f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;
- g) les émissions visées aux alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ; *{Répartition avec approche dynamique}* – **Appui à la différenciation**

10. *Décide* que les nouveaux venus³ sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent

a) 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020 (pour les nouveaux venus des pays développés) ou

b) 0,5 % du total des émissions enregistrées en 2020 (pour les nouveaux venus des pays en développement)

selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ; *{Nouveaux exploitants}* – **Appui à la différenciation**

11. *Décide* que, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'aéronefs émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale ; les aéronefs de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les aéronefs participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ; *{Exemptions techniques}*

12. *Décide* que les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ pour les exploitants d'aéronefs inclus dans le régime ; *{Pas de redistribution des émissions exemptées}* – **Appui à la différenciation**

13. *Note* les travaux menés par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur : a) le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV), b) les critères recommandés pour les unités d'émissions à acheter par les exploitants d'aéronefs qui tiennent compte de l'évolution du processus CCNUCC, et c) les registres à créer dans le cadre du CORSIA, et *demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'achever ses travaux dès que possible, y compris la fourniture d'une assistance et d'un renforcement des capacités, de façon à permettre la mise en œuvre complète du CORSIA à partir de 2020 ; *{MRV, EUC, registres – recommandations du CAEP}*

14. *Décide* d'instaurer un cycle de conformité de trois ans – le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 – au cours duquel les exploitants d'aéronefs doivent remplir leurs ~~exigences de compensation~~ exigences de réduction des émissions de CO₂ au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ; *{Cycle de conformité}*

15. *Décide* que le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ; *{Sauvegarde sur les coûts}*

³ Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'aéronefs qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du régime lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'aéronefs.

16. Décide que le Conseil entreprendra ~~tous les trois ans~~ chaque année, à partir de 2022, un examen et une évaluation périodiques du CORSIA à soumettre à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 7, al. f), ci-dessus et pour éviter les risques de dommages graves et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime, y compris les aspects de sécurité, de sûreté, de concurrence loyale, ses incidences en matière de coût sur les États membres, ainsi qu'une évaluation de l'efficacité écologique du régime GMBM en vue d'un examen plus poussé par l'Assemblée de l'utilité de poursuivre le CORSIA. Cela portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'aéronefs et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;
- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants alternatifs durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ; *{Durée et révision}*

16bis. *Détermine* que le CORSIA ou tout autre régime décidé par l'Assemblée doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ; *{Pas d'application faisant double emploi des MBM au-delà du CORSIA}*

17. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue d'établir les mécanismes nécessaires à la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020. ÷ Concernant la mise en œuvre du système MRV,

~~concernant la mise en œuvre du système MRV,~~

- a) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, ~~les SARP~~ et les éléments indicatifs connexes sur la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du CORSIA, y compris des procédures MRV simplifiées, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ; *{Élaboration des règles MRV}*
- b) tous les États membres dont les exploitants d'aéronefs entreprennent des vols internationaux prendront les dispositions nécessaires, conformément aux ~~SARP~~ éléments indicatifs du MRV, à la mise en œuvre à partir du 1^{er} janvier 2019 ; *{Mise en œuvre des règles MRV}*

concernant les critères des unités d'émissions (EUC) ayant trait à l'aviation civile,

- c) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, ~~les SARP~~ et les éléments indicatifs connexes sur les critères des unités d'émissions (EUC) ayant

trait à l'aviation civile pour guider l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du régime, compte tenu de l'évolution pertinente de la CCNUCC et de l'article 6 de l'Accord de Paris, en vue d'une adoption par le Conseil dès que possible mais au plus tard en 2018 ; **{Élaboration des éléments indicatifs EUC}**

- d) le Conseil établira, avec la contribution technique du CAEP, un organisme consultatif technique permanent sur les critères des unités d'émissions (EUC) ayant trait à l'aviation civile pour présenter des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA ; **{Programmes admissibles}**
- e) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, examinera périodiquement ~~les SARP~~ et les éléments indicatifs connexes sur les EUC ayant trait à l'aviation civile, selon qu'il convient, afin de promouvoir la compatibilité avec les décisions pertinentes futures dans le cadre de l'Accord de Paris ; **{Révision des EUC}**

concernant l'établissement de registres,

- f) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les politiques et éléments indicatifs connexes pour appuyer l'établissement de registres, dans le cadre du régime, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ; **{Élaboration des éléments indicatifs sur les registres}**
- g) le Conseil établira un registre central consolidé sous les auspices de l'OACI, en vue d'une mise en service au plus tard le 1^{er} janvier 2021 ; **{Établissement d'un registre central}**
- h) les États membres élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres établis par des groupes d'États, ou prendront des dispositions pour participer à d'autres registres, selon les directives de l'OACI ; **{Établissement des registres des États}**

concernant la gouvernance du CORSIA,

- i) le Conseil supervisera le fonctionnement du CORSIA, avec l'appui fourni par l'organisme consultatif technique permanent et le CAEP, selon les besoins ; **{Gouvernance}**

concernant le cadre de réglementation,

- j) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité et l'application du régime à partir de 2020 ; **{Cadre de réglementation}**

18. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020 : – **Appui à la différenciation**

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre du système MRV par les États membres non exemptés à partir du 1^{er} janvier 2019, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ; ***{Renforcement des capacités pour le système MRV}***
- b) Il est prévu que les États membres qui seront exemptés, en vertu des conditions définies à l'alinéa d) du paragraphe 7, commenceront à mettre en œuvre le MRV au niveau national ou régional à partir de 2024 tout en tenant compte de l'expérience réussie de la mise en œuvre du MRV dans les autres États membres;
- c) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système MRV ; ***{Partenariats sur le MRV}***

concernant l'établissement de registres,

- d) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ; ***{Renforcement des capacités pour le registre}***
- e) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres par groupes d'États, éventuellement par des projets pilotes ; ***{Partenariats pour les registres}***

19. *Décide* que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 17 ci-dessus ; ***{Unités d'émissions admissibles}***

19bis. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ; ***{Mesures supplémentaires sur l'utilisation des unités d'émissions}*** – ***Appui à la différenciation***

20. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans que les réductions d'émissions soient comptées deux fois. ***{Autres mesures sur les méthodologies liées à l'aviation}***