



A39-WP/529

P/58

6/10/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 22 de l'ordre du jour (partie sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché) a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 22/1 est recommandée à la Plénière pour adoption.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.

(17 pages) 16-3930

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

22.1 À ses deuxième, troisième, quatrième et dixième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil sur les travaux de l'Organisation concernant l'aviation internationale et les changements climatiques (notes WP/28, 51, 54, 55 et Rectificatifs n^{os} 1 et 56). Sur la base de ces mêmes rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil consistant à actualiser la Résolution A38-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques* (WP/49). Des modifications de certains aspects de la Résolution A38-18 touchant le régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) sont présentées dans une note de travail distincte (WP/52 et Rectificatif n^o 1), *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)*. De plus, 44 notes sont soumises par des États et des observateurs : WP/91, 138, 152, 153 (Révision n^o 1), 154 (Révision n^o 1), 155 (Révision n^o 1), 163, 170, 181, 182, 206, 207, 208, 209, 211 (Révision n^o 1), 212 (Révision n^o 1), 222, 227, 232, 233, 234, 248, 262, 321, 343, 363, 364, 377, 387, 411, 412, 413, 414, 415, 426, 427, 428, 429, 431, 443, 448, 449, 455 et 465.

22.2 CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN L'ABSENCE D'UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ

22.2.1 Le Conseil soumet un rapport (WP/56) sur les activités de l'OACI visant à promouvoir et à faciliter l'émergence de carburants alternatifs durables en aviation, notamment : le partage d'informations et l'incitation au dialogue entre États et parties prenantes, la tenue à jour du Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) et les travaux de l'Équipe spéciale – Carburants alternatifs (AFTF) du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Le rapport souligne que, bien que la faisabilité technologique des carburéacteurs alternatifs soit prouvée, les prochaines priorités consistent à s'attaquer aux barrières économiques initiales et à assurer une distribution commerciale durable ; il souligne également que les États doivent avoir des politiques spécifiques, notamment le soutien des mesures et des dispositions visant à garantir la durabilité. Le Comité prend acte des progrès réalisés et appuie la poursuite des travaux de l'Organisation.

22.2.2 Le Conseil présente un rapport (WP/54) sur les faits nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée en ce qui a trait aux plans d'action volontaire des États sur des activités de réduction des émissions de CO₂, ainsi que sur les prochaines mesures par lesquelles l'OACI pourrait soutenir davantage les États dans l'élaboration, l'actualisation et la mise en œuvre des plans d'action. À ce jour, 100 États représentant 89,90 % du transport aérien international ont soumis des plans d'action. Il s'agit d'une nette amélioration, mais plus de la moitié des plans d'action soumis ne contiennent toujours pas de bases de référence quantifiées ni de résultats attendus. Comme prochaines étapes, le Secrétariat prévoit de continuer d'aider les États à élaborer et à actualiser les plans d'action au moyen de données quantifiées et de nouer des partenariats pour soutenir les États qui n'ont pas encore élaboré de plan. Le Comité prend acte des progrès réalisés et appuie la poursuite des travaux de l'Organisation.

22.2.3 Le Comité encourage aussi les États membres à partager des informations et à inclure des données plus complètes et solides dans les plans d'action, ce qui faciliterait la compilation par l'OACI

des données sur les émissions mondiales. Il encourage en outre les partenariats entre les États pour que ceux-ci s'appuient les uns les autres dans l'élaboration et l'amélioration des plans d'action.

22.2.4 Le Comité examine aussi la note WP/28, qui rend compte des activités menées dans le cadre du Programme d'assistance technique de l'OACI qui concernent tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation, dont la protection de l'environnement. La note contient des informations sur les initiatives d'assistance et de renforcement des capacités en matière environnementale, telles que les partenariats de l'OACI avec l'Union européenne (UE), ainsi qu'avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM). Le Comité est informé des nouveaux partenariats pour l'assistance sur le plan environnemental, tels que : l'appui supplémentaire de l'UE, le soutien apporté par l'Allemagne à un projet pilote pour la mise en œuvre du système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du régime mondial de MBM, la confirmation de l'intention de l'ACI de s'associer avec l'OACI pour des initiatives visant à rendre les aéroports plus verts, et le nouveau partenariat avec la Banque mondiale pour appuyer la mise en œuvre du régime mondial de MBM.

22.2.5 Dans la note WP/49, le Conseil soumet une proposition de révision de la 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*, à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 38^e session de l'Assemblée dans les domaines de l'aviation internationale et des changements climatiques.

22.2.6 Dans la note WP/91, présentée par la Suisse, la Slovaquie, au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), exprime la nécessité pour les États d'élaborer des mesures visant à appuyer l'utilisation de carburants alternatifs durables, l'engagement de l'Europe quant au renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement dans les pays en développement et l'invitation que celle-ci a lancée aux autres pays à mener des activités poursuivant le même objectif, ainsi que le soutien à l'établissement d'un objectif à long terme de réduction des émissions de CO₂ et les travaux futurs visant à améliorer la compréhension scientifique des impacts environnementaux de l'aviation, notamment sur les effets non-CO₂.

22.2.7 Dans la note WP/262, la République dominicaine, au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), décrit les difficultés rencontrées par un certain nombre d'États de la CLAC dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action pour la réduction des émissions, tout en soulignant le succès récolté par la République dominicaine dans le cadre du projet financé par l'UE ainsi que les avantages généraux que procure le projet financé par le PNUD-GEF. Ils demandent l'affectation de ressources spécifiques qui permettront l'expansion et l'amélioration des projets d'assistance des États pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action, et la mise au point des systèmes de MRV, tels que le système environnemental en aviation (AES), pour établir des inventaires des émissions et surveiller les émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

22.2.8 Dans la note WP/321, neuf États d'Afrique centrale bénéficiaires du Projet OACI-UE présentent les progrès accomplis par les États d'Afrique centrale dans l'élaboration de plans d'action visant à réduire les émissions de CO₂ et dans la mise en œuvre du système environnemental en aviation (AES) dans le cadre du projet d'assistance OACI-UE. Ils décrivent aussi leur coopération pour l'élaboration d'un plan d'action régional. Ils demandent à l'OACI, aux autres États et aux organisations internationales de rechercher des sources de financement supplémentaires afin de renforcer l'assistance technique dans l'élaboration des plans d'action et la mise en œuvre des mesures figurant dans ces plans.

22.2.9 Dans la note WP/170, le Canada met l'accent sur le compromis à trouver dans l'analyse des avantages environnementaux accrus par la mise en œuvre de procédures de la navigation fondée sur les performances (PBN), étant donné qu'elles peuvent permettre des opérations plus efficaces aboutissant à la réduction de la consommation de carburant et des émissions, mais peuvent aussi causer une perception de concentration du bruit en raison du fait qu'un nombre plus élevé d'aéronefs suit la même route. Le Canada propose que les États transmettent des données sur les effets attribuables au bruit aux alentours des aéroports, et que le Conseil élabore une approche pragmatique pour parvenir à un équilibre entre la réduction des GES et l'incidence du bruit aux environs des aéroports lorsque des procédures PBN sont mises en œuvre.

22.2.10 Dans la note WP/181, le Kenya partage son expérience et ses progrès réalisés dans la collecte, le suivi et le compte rendu des données sur les émissions de CO₂ dues à l'aviation internationale, dans le cadre de son initiative visant à actualiser et à renforcer son plan d'action volontaire. Pour promouvoir l'élaboration de plans d'action robustes et accroître le degré de préparation des États aux possibles exigences de suivi, compte rendu et vérification (MRV), il suggère que l'OACI améliore son programme de renforcement des capacités dans le domaine de la réduction des émissions de CO₂, en se basant sur l'expérience fructueuse de son partenariat avec l'UE et le lancement du système environnemental en aviation (AES) dans certains États, d'une part, et qu'elle facilite davantage l'accès des États à des ressources financières, à une expertise technique et au transfert de technologie, d'autre part. De plus, il encourage les États à établir des partenariats, notamment dans le cadre du « *programme de parrainage* » de l'OACI ou de projets régionaux supplémentaires dédiés de renforcement des capacités, afin de continuer à encourager la coopération régionale et l'échange de connaissances.

22.2.11 Dans la note WP/212, Révision n° 1, l'Indonésie souligne que la mise au point de carburants d'aviation alternatifs durables a été intégrée dans son plan d'action national, ce qui a entraîné l'inclusion de l'aviation dans sa politique et ses objectifs nationaux en matière de bioénergie pour le transport. Elle insiste sur le fait que les carburants d'aviation alternatifs durables nécessitent des politiques et mesures incitatives appropriées afin de créer des perspectives de marché à long terme, et demande aux États membres de fixer des mesures de politique appropriées harmonisées à l'échelle mondiale. Elle a aussi encouragé les États à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs nationaux en matière de bioénergie pour le transport.

22.2.12 Dans la note WP/232, les États-Unis appuient le « panier de mesures » de l'OACI visant à lutter contre les changements climatiques dus à l'aviation civile internationale et soulignent plusieurs initiatives qu'ils financent actuellement pour la mise en œuvre et la recherche des divers éléments dudit panier de mesures.

22.2.13 Dans la note WP/363, le Burkina Faso décrit ses avancées réalisées dans la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile, insistant sur les étapes qui ont abouti à l'élaboration de son plan d'action et à la mise en œuvre d'un système environnemental d'aviation (AES) par l'autorité nationale d'aviation civile. Les défis attendus dans la mise en œuvre du plan sont aussi évoqués, ainsi que les attentes du Burkina Faso en matière d'assistance et de coopération. Il encourage aussi les États membres et les organisations internationales à allouer des fonds au renforcement des capacités et à la création de nouveaux projets régionaux d'assistance dans le domaine de l'environnement, à l'image du projet OACI-UE.

22.2.14 Dans la note WP/364, l'Égypte présente un rapport sur ses activités dans le domaine de la protection de l'environnement au niveau de l'aviation internationale, et sur les progrès accomplis dans

la présentation de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂. Elle demande à l'OACI d'inclure dans le programme TRAINAIR PLUS une équipe spécialisée dans les plans d'action des États, afin de renforcer les capacités environnementales dans les bureaux régionaux de l'OACI, et de détacher des experts pour aider les États à élaborer des plans d'action et à créer des partenariats entre eux.

22.2.15 Dans la note WP/455, le Mexique fait brièvement le point sur le développement et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation, en tant qu'élément essentiel du panier de mesures visant à réduire les émissions de l'aviation. Il invite l'Assemblée à encourager tous les États, l'industrie aéronautique et les autres parties prenantes à participer au séminaire préparatoire de l'OACI (Montréal, février 2017), ainsi qu'à la Conférence de l'Organisation sur les carburants alternatifs pour l'aviation (Mexico, octobre 2017) qui aboutira à l'élaboration d'une *Vision de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation internationale*, comme moyen d'encourager les États à prendre des mesures pour poursuivre le développement et la distribution desdits carburants.

22.2.16 Dans la note WP/152, l'Association du transport aérien international (IATA) accueille avec satisfaction l'adoption par le CAEP de recommandations, notamment de la première norme de certification des émissions de CO₂ pour les aéronefs. L'IATA insiste sur le fait que les États doivent s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation ou de fiscalité liées aux émissions sur la base des normes d'émissions de CO₂.

22.2.17 Le Comité prend acte de dix notes de travail soumises pour information. Elles ne sont pas présentées au Comité mais sont résumées ci-après.

22.2.18 Dans la note WP/138, l'Inde offre un aperçu des initiatives prises par le Gouvernement indien et par d'autres parties prenantes afin de réduire les émissions de l'aviation en vue d'une croissance durable.

22.2.19 Dans la note WP/222, l'Indonésie fait le point sur la mise en œuvre de son plan d'action national, en mettant l'accent sur les réalisations récentes et sur les plans futurs, et en cherchant des possibilités de coopération avec les autres États membres.

22.2.20 Dans la note WP/227, le Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS) décrit les difficultés rencontrées par un certain nombre des États du CASSOS dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action pour la réduction des émissions de CO₂, tout en soulignant la réussite de diverses initiatives de l'OACI, notamment le projet financé par l'UE, celui financé par le PNUD et le FEM, ainsi que le « programme de parrainage » géré par le Secrétariat de l'Organisation.

22.2.21 Dans la note WP/415, la Slovaquie, au nom de la CE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC, présente leurs activités appuyant les objectifs de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, notamment le projet OACI-UE visant à aider 14 États des Caraïbes et d'Afrique dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action nationaux pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation.

22.2.22 Dans la note WP/426, le Guatemala, au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), présente les travaux desdits États concernant leur collaboration ainsi que la soumission de plans d'action nationaux pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Il décrit les mesures prises par les États de la région en fonction de leurs capacités

respectives, et encourage ceux qui n'ont pas encore soumis leur plan d'action volontaire à participer aux efforts.

22.2.23 Dans la note WP/207, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) estime que six années d'efforts intenses n'ont pas abouti à une norme des émissions de CO₂ réduisant les émissions des nouveaux types d'aéronefs et des aéronefs en cours de fabrication par rapport à leurs émissions en l'absence de ladite norme. Face à la croissance attendue des émissions de CO₂ de l'aviation et à l'urgence d'adopter toutes les mesures d'atténuation possibles, comme le souligne si cruellement l'Accord de Paris, l'ICSA juge ce résultat profondément décevant.

22.2.24 Dans la note WP/208, l'ICSA insiste sur l'importance du droit de regard public et de l'ouverture en ce qui concerne les travaux de l'OACI visant à remédier aux émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Elle souligne que la transparence et les processus de l'OACI sont à la traîne par rapport à des pratiques de longue date dans d'autres organismes des Nations Unies, et insiste sur l'engagement des États membres de l'OACI envers une transparence accrue dans d'autres processus internationaux.

22.2.25 Dans la note WP/209, l'ICSA propose que l'OACI montre la voie en élaborant un objectif de réduction des émissions à long terme pour le secteur de l'aviation internationale, conforme aux objectifs de l'Accord de Paris (en utilisant un budget carbone de 200 Gt), et que les résultats de ce processus soient présentés à la CCNUCC sous la forme d'une contribution décisive de l'OACI. Elle propose que soit revue la portée du « panier de mesures » et que ce dernier comprenne d'autres mesures relatives à la fiscalité, ce qui offrirait aussi l'occasion de réétudier la collecte de recettes pour le financement climatique. Elle propose également de modifier les mesures adoptées par l'OACI de manière à y introduire un facteur conservateur des effets non-CO₂, par exemple sous forme d'une réduction dans le régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM).

22.2.26 Dans la note WP/427, l'ICSA présente son point de vue sur les interactions entre les objectifs de développement durable (ODD) et le « panier de mesures » de l'OACI pour faire face aux changements climatiques, en particulier les mesures basées sur le marché (MBM) et les carburants alternatifs. Elle met l'accent sur la nécessité de mesures supplémentaires sur le long terme (au-delà de 2035), basées sur le marché ou non, pour garantir la réalisation des objectifs de développement durable et de lutte contre les changements climatiques.

22.2.27 Dans la note WP/429, le Conseil international des aéroports (ACI) fournit des informations sur sa collaboration active avec d'autres entités de l'industrie aéronautique et avec l'OACI en matière de protection de l'environnement, collaboration qui fait l'objet des résolutions adoptées par l'Assemblée générale annuelle mondiale de l'ACI, tenue en septembre 2016. De plus, il présente ses projets pour aider les aéroports membres de l'ACI à traiter efficacement les impacts de leurs activités sur l'environnement, notamment la norme « Airport Carbon Accreditation » (Accréditation carbone des aéroports), l'outil de compte rendu des émissions de carbone et autres émissions pour les aéroports (ACERT) et l'utilisation d'énergies renouvelables durables dans les aéroports.

22.2.28 Le Comité reconnaît qu'il faudrait consacrer davantage d'efforts à l'élaboration et à la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation. Il se félicite de la tenue, en octobre 2017 au Mexique, de la Conférence de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation, qui cherchera à élaborer la vision de l'Organisation sur les carburants alternatifs pour l'aviation internationale comme moyen d'encourager les États à prendre les mesures pour atteindre cet objectif.

22.2.29 En outre, le Comité conclut que le Secrétariat de l'OACI devrait intensifier les activités de renforcement des capacités et d'assistance que mène l'Organisation pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action volontaires des États visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Les États devraient être encouragés à établir davantage de partenariats entre eux afin d'assister ceux qui n'en ont pas encore élaboré ou ont besoin d'améliorer leurs plans d'action, notamment grâce au programme de parrainage de l'OACI. Les États qui ont bénéficié d'une telle assistance ont reconnu la valeur du renforcement des capacités.

22.2.30 Le Comité reconnaît pleinement les progrès considérables accomplis au cours du dernier triennat et l'appui massif en faveur de la poursuite des travaux sur tous les éléments du panier de mesures et du renforcement des capacités et de l'assistance pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action des États, tout en prenant note de la préoccupation de certains États par rapport aux objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI et à leur lien avec un régime mondial de MBM.

22.2.31 Le Comité convient donc de suspendre l'examen du projet de texte de la résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice de la note WP/49 et décide de réexaminer la question après les prochaines délibérations sur un régime mondial de MBM.

22.2.32 À la suite des délibérations sur un régime mondial de MBM et de consultations informelles menées auprès de certains États par le Président du Comité de concert avec le Président du Conseil, le Comité examine les suggestions issues des consultations et convient des amendements ci-après du projet de texte de résolution de l'Assemblée présenté dans l'Appendice de la note WP/49 :

- inclusion d'un nouveau paragraphe dans les considérants : « *Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris, » ;
- suppression du texte « , particulièrement en évaluant la part de l'aviation civile dans le budget carbone à l'échelle mondiale, compte tenu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C », dans le paragraphe 9 du projet de texte de Résolution ;
- reproduction, dans l'Annexe du projet de texte de Résolution de l'Assemblée, des principes directeurs énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18. De plus, le paragraphe connexe des considérants figurant dans la Résolution A38-18 est reproduit et actualisé de manière à se lire comme suit : « *Rappelant* que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution, ».

22.2.33 Une majorité d'États réaffirment leur appui au projet de texte de Résolution de l'Assemblée proposé dans l'Appendice de la note WP/49, ainsi qu'aux modifications suggérées ci-dessus comme suite aux consultations informelles.

22.2.34 Quelques États réitèrent leur préoccupation au sujet de l'objectif mondial ambitieux de l'OACI concernant une croissance neutre en carbone à partir de 2020 ; à leur avis, il ne s'agit pas d'un objectif réaliste.

22.2.35 Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte la Résolution suivante :

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

Considérant que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

Reconnaissant que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 10 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions »,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC),

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone, l'Organisation actualisera les informations contenues dans le rapport spécial du GIEC,

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

Considérant que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à

1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

Reconnaissant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37^e session en 2010 et réaffirmés à sa 38^e session en 2013 qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

Reconnaissant qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 % ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales,

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie et des normes, des carburants alternatifs durables, des améliorations opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

Reconnaissant les progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

Accueillant avec satisfaction l'agrément par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs,

Reconnaissant les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

Reconnaissant que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO₂ des aéronefs,

Accueillant avec satisfaction l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et qui est en cours pour le Bloc 1,

Notant que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

Notant aussi que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, dont l'établissement de cinq voies à suivre jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation alternatifs, et du premier aéroport-pivot pour ces carburants,

Reconnaissant que la faisabilité technologique de carburants alternatifs durables interchangeables pour l'aviation est prouvée et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

Reconnaissant la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que les progrès réalisés dans l'harmonisation des approches de la durabilité,

Reconnaissant la nécessité d'examiner et de faciliter l'accès du secteur de l'aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l'initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l'Organisation à l'ODD 7 « Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »,

Rappelant que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution,

Notant que, conformément à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET) et l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI,

Accueillant avec satisfaction le fait que, au 8 juin 2016, 94 États membres représentant plus de 88 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

Reconnaissant les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

Affirmant qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

Reconnaissant l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Reconnaissant l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante,

Reconnaissant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

L'Assemblée,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec 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 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 — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, 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 ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère* :

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour promouvoir l'information sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

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 ;

7. *Reconnaît* les nombreuses mesures que les États membres de l'OACI ont prises et comptent prendre à l'appui de la réalisation des objectifs ambitieux collectifs, notamment la modernisation de la gestion du trafic aérien, l'accélération de l'utilisation de technologies aéronautiques à faible consommation de carburant ainsi que l'élaboration et l'utilisation de carburants alternatifs durables, et *encourage* d'autres efforts de ce type ;

8. *Convient* d'examiner, à sa 40^e session, l'objectif exposé au § 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

9. *Demande* au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements

fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

10. *Encourage encore plus* les États à soumettre des plans d'action volontaires, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ;

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2018 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus au plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

12. *Encourage* les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2018 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

14. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ ;

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

16. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO₂ provenant de toutes les sources, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur 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, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

17. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) d'établir de nouveaux partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action, de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2018 et à la 40^e session de l'Assemblée ;
- c) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

18. *Demande* aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans les rapports d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;
- b) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- c) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies plus efficaces d'ici 2020 ;
- d) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- e) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants alternatifs durables, conformément à leurs circonstances nationales ;

- g) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants alternatifs durables ;
- h) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;
- i) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- j) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, de surveiller, au niveau national, la durabilité de la production des carburants alternatifs pour l'aviation, et d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment pour l'harmonisation des critères de durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;

19. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;
- e) d'adopter la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs dans les plus brefs délais ;
- f) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

- g) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports ;
- h) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- i) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants alternatifs durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- j) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- k) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des carburéacteurs alternatifs et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- l) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- m) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- n) de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure et de définir des mesures d'adaptation pour y faire face ;
- o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;

- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO₂, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.