



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR L'AVIATION INTERNATIONALE
ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

Montréal, 7 – 9 octobre 2009

Point 2 : Stratégies et mesures proposées pour réduire les émissions

**POINT DE VUE DE LA RÉPUBLIQUE ARABE D'ÉGYPTÉ,
EN TANT QUE PAYS EN DÉVELOPPEMENT, SUR L'ÉCHANGE
DES DROITS D'ÉMISSION POUR L'AVIATION CIVILE**

(Note présentée par l'Égypte)

SOMMAIRE

Point de vue de la République arabe d'Égypte, en tant que pays en développement, sur l'échange des droits d'émission pour l'aviation civile. La présente note contient les recommandations de l'Égypte sur ce sujet et sur la note de travail que présentera l'OACI à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques à Copenhague en décembre 2009.

La suite à donner par la réunion HLM-ENV figure au paragraphe 7.

1. INTRODUCTION

1.1 La communauté de l'aviation civile égyptienne attache une grande valeur à la protection de l'environnement, à l'échelle locale, régionale et mondiale ; dans cette optique, la République arabe d'Égypte souhaite se conformer aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue d'un système cohérent à l'échelle mondiale pour l'industrie du transport aérien.

1.2 La question de la réduction des émissions est liée à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et au Protocole de Kyoto. Il convient de noter que les pays en développement ont été exclus des engagements en matière de réduction des émissions au titre du Protocole de Kyoto, qui demande aux États développés de s'occuper de la question des émissions de l'aviation civile internationale par l'entremise de l'OACI.

1.3 Le Protocole de Kyoto a exclu l'industrie de l'aviation civile des procédures relatives à la limitation du dioxyde de carbone et également de la possibilité d'acheter sur le marché des certificats d'échange de droits d'émission pour répondre aux besoins de l'industrie à ce chapitre.

2. ACTIVITÉS MONDIALES DE L'AVIATION CIVILE DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

2.1 Les activités de l'aviation civile internationale des pays en développement sont limitées, tant du point de vue du trafic aéronautique que du parc aérien en service, le parc aérien d'une seule grande puissance pouvant compter un nombre d'aéronefs égal à celui des parcs aériens combinés de tous les pays en développement.

2.2 De nombreux exploitants des pays en développement n'ont pas la capacité économique de renouveler leur parc aérien sur une base régulière et en peu de temps, surtout après une crise économique mondiale et ses incidences négatives. Néanmoins, les parcs aériens de certains pays en développement ont fait l'objet de programmes de modernisation pour qu'ils soient conformes aux SARP de l'OACI sur la protection de l'environnement, depuis l'adoption de ces SARP comme règlement international.

3. CONTEXTE

3.1 Les préoccupations en matière d'environnement revêtent une priorité croissante, surtout au chapitre du réchauffement par effet de serre et de l'augmentation des gaz à effet de serre, ce qui a amené la plupart des pays et différentes organisations s'occupant de questions environnementales à faire la lumière sur les diverses causes à l'origine des gaz à effet de serre qui, selon de nombreux scientifiques, contribuent à accroître le réchauffement par effet de serre.

3.2 Certains États ou groupes d'États agissant ensemble, au sein d'une union, ont cherché récemment à faire participer le secteur de l'aviation civile et d'autres secteurs à un régime où les émissions sont plafonnées, et à intégrer ce régime dans le cadre de l'échange des droits d'émission.

3.3 À sa 36^e session, l'Assemblée de l'OACI a prié instamment les États contractants d'éviter de mettre en œuvre isolément l'échange de droits d'émissions provenant des aéronefs, cette mise en œuvre devant faire l'objet d'une entente préalable entre les États, laquelle devrait être communiquée à l'OACI.

3.4 À l'heure actuelle, la part des émissions gazeuses attribuables à l'aviation civile ne dépasse pas 2 % des émissions mondiales.

3.5 Le Protocole de Kyoto, qui jusqu'à maintenant excluait l'industrie aéronautique des objectifs environnementaux, arrivera à expiration à la fin de 2012. L'Organisation des Nations Unies convoquera en décembre 2009 une conférence sur les changements climatiques à Copenhague au cours de laquelle elle délibérera sur les normes pour l'après-Kyoto.

4. LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET LA MISE EN ŒUVRE DE L'ÉCHANGE DES DROITS D'ÉMISSION POUR L'AVIATION CIVILE

4.1 Les États contractants de l'OACI sont liés par la Convention de Chicago. Cependant, cette convention ne contient pas de dispositions traitant expressément des redevances liées aux émissions. Il n'en reste pas moins que l'article 15 comprend, entre autres, des textes sur les redevances et qui portent notamment :

- a) sur le principe de non-discrimination en ce qui concerne les redevances d'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout État contractant ;
- b) sur le caractère inacceptable de l'imposition « de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant ».

4.2 L'article 15 s'applique aux redevances imposées pour le droit de survoler le territoire, d'y entrer ou d'en sortir à des aéroports ouverts aux transporteurs aériens internationaux. Plus particulièrement, la dernière phrase de l'article 15 concerne les redevances imposées uniquement pour le droit de survoler un territoire, d'y entrer ou d'en sortir.

4.3 À la lumière du reste de l'article 15, interprété par les décisions du Conseil et mis en application dans les pratiques des États au fil du temps, ces redevances sont interdites à moins d'être fondées sur des coûts et de concerner la fourniture de services et d'installations de navigation aérienne [voir la décision du Conseil sur les taxes et redevances environnementales adoptée le 9 décembre 1996, à la seizième séance de sa 149^e session, en plus de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082)].

4.4 Ces redevances, si elles concernent uniquement la quantité des émissions, pourraient être interdites au titre de l'article 15 de la Convention, si elles ne sont pas liées à des installations ou des services ni à des coûts de réparation de dommages ; elles seraient donc incompatibles avec la Convention de Chicago.

4.5 Si ces redevances concernaient uniquement la consommation de carburant, elles seraient interdites au titre de l'article 15 de la Convention de Chicago, car elles ne sont pas liées à des installations ou des services ni à des coûts de réparation de dommages ; elles seraient donc incompatibles avec la Convention de Chicago.

4.6 Les redevances imposées sur les émissions fondées sur la quantité de carburant représenteront en elles-mêmes une taxe sur le carburant, ce qui les rendra incompatibles d'un point de vue juridique avec l'article 24, qui exempte les carburants transportés à bord d'un aéronef des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales.

5. INDICATEURS DES INCIDENCES SUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ÉCHANGE DES DROITS D'ÉMISSION POUR L'AVIATION

5.1 Étant donné que la pollution mondiale provenant de l'aviation civile attribuable aux pays en développement est très limitée, il ne serait pas équitable d'imposer un lourd fardeau financier à ces États, vu que leur part de responsabilité relativement aux dommages est minime, les coûts pour ces États étant très élevés, compte tenu de la vulnérabilité de leur économie, du taux d'augmentation important des prix du carburant et des répercussions de la crise financière mondiale.

5.2 On estime que le transport aérien est une nécessité vitale à tous les niveaux, et plus particulièrement au niveau économique, dans de nombreux pays en développement où les moyens de transport terrestre ne sont pas efficaces. Les règles environnementales rigoureuses concernant l'échange des droits d'émission pourraient restreindre le développement de ces moyens de transport, ce qui menacerait les intérêts économiques et les activités commerciales de ces pays à l'échelle nationale et internationale.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 La protection de l'environnement est une préoccupation mondiale étant donné son rapport avec l'avenir de l'humanité. Ainsi, c'est une préoccupation pour tous, mais les réalités économiques des pays en développement rendent nécessaire l'adoption d'une approche réaliste, scientifique et mondiale pour ce qui est de l'échange des droits d'émissions provenant de l'aviation civile, tenant compte des intérêts des exploitants et des intérêts des populations des pays en développement et des autres pays. L'Égypte souligne donc l'importance d'inclure dans la note de travail que l'OACI présentera à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui se tiendra à Copenhague en décembre 2009, les recommandations suivantes :

- a) L'OACI devrait être la seule instance à élaborer une approche mondiale pour l'échange des droits d'émission de l'aviation civile internationale, et celle dans le cadre de laquelle les États contractants devraient s'occuper des questions liées à l'environnement et à l'aviation civile. Les décisions de l'OACI à cet égard devraient avoir un caractère obligatoire pour les États contractants. Cette approche devrait tenir compte de la situation économique des pays en développement.
- b) L'Égypte soutient qu'aucune décision ne devrait être prise sur l'inclusion de l'industrie aéronautique dans les objectifs environnementaux après l'expiration du Protocole de Kyoto, y compris concernant une approche pour l'échange des droits pour les émissions gazeuses.
- c) Elle déclare qu'aucune décision ne devrait être prise isolément par certains États ou groupe d'États concernant l'échange des droits d'émissions provenant de l'aviation civile pouvant avoir des incidences économiques négatives sur d'autres États ; plus particulièrement, il ne devrait pas y avoir de nouveaux fardeaux financiers imposés par certains États ou groupes d'États sur les pays en développement en ce qui concerne l'échange des droits d'émissions par l'aviation.
- d) Elle souligne qu'il est nécessaire que les États membres se conforment à la Convention de Chicago, en particulier aux articles 15 et 24 concernant l'imposition de redevances ou de taxes nationales ou régionales relatives à l'environnement et fondées sur les émissions des moteurs d'aéronef.
- e) Elle approuve que la priorité soit mise sur une approche équilibrée pour surmonter le problème des émissions des aéronefs, comme c'est le cas pour le bruit des aéronefs.
- f) Elle estime que la note de travail présentée par l'OACI devrait faire ressortir que l'aviation civile s'occupe de limiter les émissions de gaz à effet de serre provenant des aéronefs en appliquant des procédures de sécurité aéronautique nécessaires, régies par les décisions et les recommandations que l'OACI fait à ses États contractants depuis sa création et jusqu'à aujourd'hui. Elle devrait également faire savoir que l'OACI a établi un Comité de la protection de l'environnement en aviation dont le domaine d'action porte, entre autres, sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile.
- g) Elle estime que l'OACI devrait prier instamment les États contractants d'encourager leurs délégations à participer à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques à Copenhague, en décembre 2009, pour souligner que l'aviation civile

devrait être exclue des régimes d'échange de droits d'émission et pour réaffirmer leur appui à la note de travail que l'OACI présentera à cet égard.

- h) Elle estime qu'il est important de se conformer aux recommandations formulées par le GIACC et adoptées par le Conseil de l'OACI.

7. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

7.1 La réunion HLM-ENV est invitée à :

- a) prendre note des renseignements figurant dans les sections 1 à 4 du présent document ;
- b) tenir compte des recommandations données à la section 6 du présent document.

— FIN —