



A42-WP/649
EX/285
26/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 17 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

17.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil au sujet de la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ainsi que les propositions du Conseil visant à actualiser la résolution A41-22 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 de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* (WP/28). Douze autres notes de travail ont par ailleurs été présentées par des États et des observateurs, sous les numéros suivants (WP/) : 103, 112, révision n°1, 114, 122, 219, 249, 263, 294, 295, 322, 382, révision n°1, et 576.

17.2 Dans la note WP/28, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 41^e session de l'Assemblée en ce qui concernait le CORSIA, notamment l'actualisation des normes et des pratiques recommandées (SARP) y relatives et d'autres éléments de mise en œuvre pertinents, l'appui à la mise en œuvre fourni dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA), et l'examen périodique du Régime de 2025, estimant que la mise en œuvre du CORSIA était en bonne voie et se poursuivait comme prévu au moment de son adoption en 2016. Le Conseil a en outre présenté des propositions de révision de la résolution A41-22 de l'Assemblée, compte tenu des faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée.

17.3 Dans la note WP/112, révision n°1, la Chine a présenté sa position sur les mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, ainsi que ses vues sur l'importance des mesures basées sur le marché pour parvenir à la décarbonation de l'aviation internationale, en particulier le CORSIA. Elle a proposé que les niveaux de référence ajustés du CORSIA adoptés à la 41^e session de l'Assemblée soient révisés dans le cadre d'un examen périodique ultérieur incluant, outre la description objective des émissions de l'aviation internationale et de l'offre et de la demande de compensation, une méthode employant un système d'indicateurs reposant sur les principes directeurs applicables à la conception et à la mise en œuvre de mesures basées sur le marché.

17.4 Dans la note WP/263, l'Inde a exposé ses vues sur le CORSIA, s'agissant en particulier de la nécessité d'élaborer des directives supplémentaires à l'intention des États sur les procédures à suivre pour les changements organisationnels complexes tels que les fusions, les scissions, les scissions-échanges et les acquisitions. Elle a proposé de prévoir des mécanismes de sauvegarde pour de tels cas afin de préserver la transparence et la cohérence concernant la comptabilisation des émissions et les obligations de compensation dans le cadre du CORSIA et d'améliorer le renforcement des capacités et la diffusion des meilleures pratiques en matière de déclaration des émissions au titre du CORSIA.

17.5 Dans la note WP/294, le Pakistan a présenté ses vues sur le CORSIA, en particulier à propos de l'application des niveaux de référence révisés et de ses possibles incidences économiques pour les pays en développement. Dans ce contexte, il a noté que les obligations de compensation entraîneraient des coûts supplémentaires pour les exploitants, en particulier pour l'achat de carburant admissible CORSIA (CEF) et d'unités d'émissions admissibles au CORSIA. Il a proposé de revoir les critères d'admissibilité

des CEF en accroissant le nombre de matières premières acceptées, et d'élargir la liste des unités d'émissions admissibles en incluant les compensations générées dans le cadre du mécanisme de l'article 6.4.

17.6 Dans la note WP/219, le Qatar a souligné l'importance du CORSIA en tant que pierre angulaire de la politique mondiale sur le climat pour l'aviation internationale, en particulier le rôle des carburants et des unités d'émissions admissibles et l'intérêt de leur mise en œuvre effective. Il a aussi mis en avant le rôle crucial des États membres de l'OACI à l'appui de la mise en œuvre du CORSIA et proposé une série de mesures pour accroître la disponibilité des carburants et des unités d'émissions admissibles, notamment d'assurer la délivrance de lettres d'autorisation pour les unités d'émissions admissibles au CORSIA et d'éviter le double comptage et la double compensation entre le CORSIA et d'autres régimes.

17.7 Dans la note WP/103, les Émirats arabes unis (É.A.U.) ont exprimé leur soutien à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA et souligné la pertinence du Registre central du CORSIA (RCC) pour la communication des données relatives au Régime, tout en mentionnant certaines difficultés rencontrées dans la gestion du volume de données sur les émissions de CO₂, en particulier par les États comptant plusieurs exploitants. Ils ont présenté une proposition de plateforme numérique devant être élaborée par leurs soins, qui permettrait l'agrégation et la communication des données nationales sur les émissions, et offert leur assistance aux États désireux de mettre en œuvre des plateformes similaires.

17.8 Dans la note WP/295, l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), au nom de 21 États arabes¹, a présenté les points de vue de ses membres sur la mise en œuvre actuelle et future du CORSIA, réaffirmant le rôle du Régime comme seule mesure mondiale basée sur le marché pour agir à l'égard des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Elle a exprimé des préoccupations quant à l'émergence d'autres mesures basées sur le marché, au niveau régional ou unilatéral, et concernant des propositions tendant à imposer des taxes au secteur de l'aviation pour financer l'action climatique, ce qui nuirait à la mise en œuvre effective du CORSIA. Elle a également mis en avant la collaboration active des États membres de l'OAAC participant au CORSIA, le rôle du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour le CORSIA et la nécessité d'une approche coordonnée pour assurer l'approvisionnement en unités d'émissions admissibles au CORSIA, y compris la délivrance de lettres d'autorisation.

17.9 Dans la note WP/122, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États africains², a exprimé l'attachement de ses membres à ce que le CORSIA continue d'être solidement appliqué en tant que seule mesure mondiale basée sur le marché pour l'aviation internationale. Elle a présenté les progrès accomplis dans la mise en œuvre du CORSIA par les États membres de la CAFAC, soulignant que le nombre d'États africains ayant adhéré volontairement au Régime n'avait cessé d'augmenter tout au long de la phase pilote et de la première phase. Elle a également abordé les problèmes que pourrait poser l'existence d'autres mesures basées sur le marché à l'échelle régionale et l'application de taxes ou de prélèvements qui imposeraient des exigences supplémentaires en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ou d'autres exigences chevauchantes, ce qui pourrait également

¹ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Irak, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Qatar, Somalie, Soudan, République arabe syrienne, Tunisie et Yémen.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maurice, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

engendrer une concurrence déloyale pour les exploitants d'aéronefs des pays en développement. Elle a exprimé son appui au Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour le CORSIA et insisté sur la nécessité de maintenir le soutien apporté aux États africains sur le plan du renforcement des capacités.

17.10 Dans la note WP/249, le Canada, le Costa Rica, le Ghana, la Guinée équatoriale, le Japon, le Kenya, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, la République dominicaine, le Rwanda, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et ses États membres³, et l'Union européenne et ses États membres⁴, avec le parrainage du Mexique, ont rendu compte des vues des membres de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (IACAC), notamment leur attachement au CORSIA comme seule mesure mondiale basée sur le marché pour l'aviation internationale. Ils ont pris acte des progrès notables accomplis dans la mise en œuvre du CORSIA depuis la 41^e session de l'Assemblée et encouragé tous les États membres de l'OACI à participer au Régime dès que possible. Ils ont également insisté sur la nécessité d'une collaboration efficace entre les autorités nationales compétentes pour l'établissement en temps voulu de l'attestation du pays hôte concernant les unités d'émissions admissibles au CORSIA.

17.11 Dans la note WP/382, révision n° 1, le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), avec le parrainage du Conseil international des aéroports (ACI), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), a réaffirmé le soutien du secteur du transport aérien au CORSIA en tant que seule mesure basée sur le marché s'appliquant aux émissions de CO₂ par l'aviation internationale, et estimé qu'il conviendrait d'éviter taxes et prélèvements. Il a salué l'importante contribution du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour le CORSIA pour aider les États à mettre en œuvre le CORSIA.

17.12 Dans la note WP/322, l'Association du transport aérien international (IATA), avec le parrainage de la Malaisie, de la République dominicaine et de Singapour, a souligné que le CORSIA était un élément essentiel du panier de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et qu'il importait de le maintenir comme seule mesure mondiale basée sur le marché pour le secteur de l'aviation internationale, en évitant toute mesure unilatérale ou régionale du même ordre qui pourrait créer un chevauchement d'obligations réglementaires, ainsi que des taxes et prélèvements susceptibles d'alourdir le fardeau administratif et financier des exploitants d'aéronefs. Elle a encouragé un plus grand nombre d'États à participer au CORSIA afin d'accentuer sa couverture des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et à poursuivre sa mise en œuvre réussie. Elle a également insisté sur la nécessité pour les pays hôtes d'émettre des lettres d'autorisation afin d'augmenter l'offre d'unités d'émissions admissibles, de sorte que les exploitants d'aéronefs puissent s'acquitter de leurs obligations de compensation en vertu du CORSIA de façon rentable.

17.13 Le Comité a pris acte de la note d'information WP/114, où Cuba réaffirmait son soutien au CORSIA et à la poursuite du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de

³ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Macédoine du Nord, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchèque, Türkiye et Ukraine.

⁴ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchèque.

l'OACI) pour le CORSIA, et de la note d'information WP/576, présentée par la Malaisie, sur la mise en œuvre effective du CORSIA et la décarbonation de l'aviation.

17.14 Le Comité a pris acte des progrès substantiels accomplis, notamment de la mise en œuvre solide du CORSIA et de ses exigences en matière de surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions de CO₂ par les États et les exploitants d'aéronefs, conformément aux normes et pratiques recommandées relatives à la mise en œuvre du CORSIA telles qu'elles figurent dans l'Annexe 16, Volume IV, de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et accueilli favorablement l'élaboration et l'actualisation en temps utile, par le Conseil, des éléments de mise en œuvre du CORSIA, notamment les carburants admissibles au CORSIA, les unités d'émissions admissibles au CORSIA et le Registre central du CORSIA. Le Comité s'est en outre félicité de la réussite continue du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI, grâce aux contributions et à la participation des États membres, et a demandé aux États de continuer de participer au programme et de l'appuyer.

17.15 Le Comité a noté qu'un État avait demandé que soient élaborées des orientations supplémentaires à l'intention des États concernant les procédures à suivre pour les changements organisationnels complexes tels que les fusions, les scissions, les scissions-échanges et les acquisitions dans le contexte de la conformité au CORSIA. Le Comité a également noté qu'il avait été précisé que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil avait élaboré des orientations initiales sur les questions liées à l'affectation du niveau de référence du CORSIA et au calcul des obligations de compensation en cas de fusions-acquisitions d'exploitants d'aéronefs. Le Comité a déclaré approuver la marche à suivre proposée, à savoir que le CAEP prendrait dûment en considération d'autres situations possibles afin d'élaborer de nouvelles orientations sur cette question, en vue de leur incorporation à de prochaines éditions du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV.

17.16 Le Comité a pris note des activités menées par un État visant à élaborer une plateforme numérique d'agrégation et de communication des données sur les émissions de CO₂ en vue de leur soumission au Registre central du CORSIA (RCC), et s'est félicité que cet État ait proposé d'appuyer la mise en œuvre de plateformes analogues dans d'autres États. Le Comité a approuvé la méthode proposée pour que cet État puisse travailler avec le Secrétariat de l'OACI à la réalisation d'études de faisabilité concernant des collaborations possibles sur cette question, y compris dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI.

17.17 En ce qui concerne l'examen périodique du CORSIA de 2025, il a été précisé que le Conseil l'avait réalisé, avec la contribution technique du CAEP, en s'appuyant sur la procédure suivie lors du premier examen du CORSIA, effectué en 2022, et en se concentrant sur l'offre, la demande et le prix des carburants et des unités d'émissions admissibles au CORSIA. Il a également été précisé que l'examen périodique du CORSIA de 2025 avait montré que le coût estimé de la mise en œuvre du régime se situait dans la fourchette indiquée dans les analyses précédentes du CAEP, y compris celle prise en compte au moment de la conclusion de l'accord sur le CORSIA, à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, en 2016. Il a été souligné qu'il importait d'adopter une approche harmonisée dans le cadre du CORSIA pour garantir la qualité des carburants et des unités d'émissions admissibles au régime, en se basant respectivement sur les critères de durabilité du CORSIA et sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA définis dans l'Annexe 16, Volume IV. À cet égard, le Comité a demandé au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, de continuer à évaluer et à suivre régulièrement l'évolution de l'offre, de la demande et des prix des carburants et unités d'émissions admissibles au CORSIA, tout en veillant à leur durabilité et à leur qualité.

17.18 Le Comité a encouragé les États et les autres parties prenantes concernées à augmenter rapidement la production et la certification des carburants admissibles au CORSIA, et instamment prié le Conseil, avec la contribution technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), d'accélérer la certification et l'approbation de la durabilité des matières premières et des filières de carburant, afin de maximiser l'extensibilité et d'accroître les possibilités de sorte que les États de toutes les régions puissent contribuer à une décarbonation inclusive du secteur de l'aviation internationale. Il a mesuré l'importance cruciale des lettres d'autorisation pour ce qui était de faciliter l'accès aux unités d'émissions admissibles au CORSIA et leur disponibilité pour les exploitants d'aéronefs, et invité les gouvernements des pays où avaient lieu des activités productrices d'unités d'émissions admissibles CORSIA à accélérer la délivrance de telles lettres.

17.19 Le Comité a encouragé un plus grand nombre d'États à participer volontairement au CORSIA, qui constituait le seul régime mondial pour l'aviation internationale, en vue d'accroître son intégrité environnementale, citant un passage du paragraphe 18 du projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/28 : « le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, afin d'éviter une mosaïque de mesures nationales ou régionales redondantes, garantissant ainsi que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient comptabilisées qu'une seule fois ». À cet égard, le Comité s'est déclaré extrêmement préoccupé par le nombre croissant d'initiatives visant à percevoir des taxes auprès de l'aviation internationale afin de mobiliser des recettes pour lutter contre le changement climatique et à d'autres fins, cette idée étant exposée dans le paragraphe 16 de la résolution A41-21 de l'Assemblée sur le changement climatique, notant que des préoccupations analogues avaient été exprimées dans certaines notes au titre des points 16 et 26 de l'ordre du jour. Le Comité a noté que de telles initiatives constitueraient des mesures basées sur le marché faisant double emploi, conduisant à une double imposition des émissions de CO₂ de l'aviation et ayant des retombées négatives sur la mise en œuvre du CORSIA et, en fin de compte, du LTAG.

17.20 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution 17/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

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,

Rappelant 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,

Considérant que, par sa résolution A39-3, elle a décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable accompli par le Conseil, son Comité du climat et de l'environnement (CEC), son Organe consultatif technique (TAB), et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de soutenir la mise en œuvre du CORSIA,

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la ~~deuxième~~ ~~première~~ édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSIA,

Accueillant également avec satisfaction la publication de la ~~troisième~~ ~~deuxième~~ édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSIA,

Se félicitant également de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSIA,

Reconnaissant l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, qui ont été déterminants pour la mise en œuvre réussie des exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO₂ au Registre central du CORSIA,

Se félicitant que de plus en plus d'États membres font part de leur intention de participer volontairement au CORSIA durant la phase pilote, à compter de 2021, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 États en 2022, et 115 États en 2023, 126 États en 2024, 129 États en 2025 et 130 États en 2026,

Reconnaissant que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États membres de participer volontairement au CORSIA,

~~*Rappelant* la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,~~

Rappelant ~~Constatant que le Conseil a achevé~~ l'examen périodique 2022 du CORSIA avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance CO₂ sur la demande, l'offre et le coût des obligations du CORSIA en matière de compensation ; et l'adoption subséquente de la résolution A41-22 de l'Assemblée et des modifications des éléments de conception du CORSIA appropriés, comme le niveau de référence du CORSIA et le calcul des obligations de compensation des exploitants d'aéronefs durant et au-delà de la phase pilote,

Notant l'appui de l'industrie de l'aviation au CORSIA en tant que programme mondial unique de compensation de carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, comme mesure efficace par rapport à ses coûts, qui complèterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

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,

Soulignant que la décision qu'elle a prise à sa 39^e session de mettre en œuvre le CORSIA 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,

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,

Rappelant la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (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,

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,

Reconnaissant que les travaux relatifs au CORSIA et à sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC,

Considérant que la CCNUCC et son Protocole de Kyoto, ainsi que l'Accord de Paris prévoient des mécanismes, comme le mécanisme de développement propre (MDP) du Protocole de Kyoto et ~~un nouveau mécanisme de marché dans le cadre du~~ mécanisme d'attribution de crédits de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement,

Se félicitant de la coopération entre la CCNUCC et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. *Décide* que cette résolution, combinée à la résolution ~~A42-xx~~ ~~A41-20~~ : *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 ~~A42-xx~~ ~~A41-21~~ : *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 ~~A41-20~~, ~~A41-21~~ et ~~A41-22~~ ~~A40-17~~, ~~A40-18~~ et ~~A40-19~~ 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. *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 d'aviation durables et le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;
3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants d'aviation durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO₂ correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020 ;
4. *Souligne* le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;
5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États.
6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte 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 faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;
7. *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 ;
8. *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 ;

9. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session en ce qui concerne 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 :

- 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 de leur exploitant d'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 1), ci-dessous ;
- 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 indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) 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 ;
- e) la deuxième phase 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), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, 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 ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans 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 ou au cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions 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 § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation 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 § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Rappelle* les décisions qu'elle a prises à ses 39^e et 41^e sessions, à savoir ~~décide en outre~~ que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) obligation de compensation d'un exploitant d'avions = [% 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 de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2035 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2021 à 2035 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019) / 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 :
 - 1) 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'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou
 - b) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA en 2019 ;
 - 2) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 3) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 4) de 2030 à 2032, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 5) de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;

- 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 au paragraphe 11, 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 ;
12. *Rappelle* les décisions qu'elle a prises à ses 39^e et 41^e sessions, à savoir ~~décide en outre~~ que les nouveaux venus⁵ sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2019, 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 ;
13. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle, 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'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;
14. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle 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 pour les exploitants d'avions inclus dans le régime ;
15. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;
16. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle 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 ;
17. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus, et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime, et *demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue de ces examens, qui porteront, 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

⁵. Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre de l'Annexe 16, volume IV, 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'avions.

d'avions 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 toute autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

18. *Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ;

19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue de la mise en œuvre du CORSIA :

- a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l'Annexe 16, volume IV, et le *Manuel technique environnemental* (ETM), volume IV, selon qu'il convient ;
- b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d'élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l'OACI cités dans l'Annexe 16, volume IV, qui ont trait à l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d'émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu'il convient ;
- c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l'OACI cité dans l'Annexe 16, volume IV, qui porte sur les unités d'émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;
- d) le Conseil tiendra à jour le Registre central du CORSIA, sous les auspices de l'OACI, afin de permettre la communication des informations pertinentes des États membres à l'OACI ;
- e) le Conseil continuera de suivre la mise en œuvre du CORSIA, avec le soutien du CEC et du CAEP, selon qu'il convient ;
- f) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité au CORSIA et sa mise en œuvre, conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, volume IV ;

20. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ainsi que du mécanisme d'attribution de crédits de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du TAB et du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

21. *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 conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, volume IV, y compris par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur l'importance d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour l'exécution des activités de renforcement des capacités et d'assistance ;
22. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA utilisera des unités d'émissions qui répondent aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;
23. *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 ;
24. *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 l'Accord de Paris, 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 double comptage des réductions d'émissions.

— FIN —