



C-DEC 226/17
29/8/22

CONSEIL — 226^e SESSION

DIX-SEPTIÈME SÉANCE

(RÉUNION HYBRIDE, MERCREDI 24 AOÛT 2022, 10 HEURES
ET JEUDI 25 AOÛT 2022, 10 HEURES)

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS

SÉANCE PUBLIQUE

Projet de note de travail de l'Assemblée – Changement climatique

1. Le Conseil examine le point en se fondant sur la note de travail C-WP/15391, révision n° 1, qui contient un projet de note de travail de l'Assemblée mis à jour à la suite des délibérations de la septième séance (cf. C-DEC 226/7), et dans lequel il est rendu compte des progrès accomplis par l'OACI après la 40^e session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, en ce y compris les résultats de la Réunion de haut niveau de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, tenue du 19 au 21 juillet 2022.
2. Après examen, le Conseil décide à la majorité de :
 - a) prendre note des informations présentées dans la note C-WP/15391, révision n° 1, et saluer les efforts et l'engagement du Secrétariat en vue du succès de la Réunion de haut niveau, première manifestation hybride de ce type organisée par l'OACI ;
 - b) noter avec satisfaction les résultats positifs obtenus à la Réunion de haut niveau et les progrès accomplis vers l'obtention d'un plus grand consensus entre les États membres en ce qui concerne un objectif ambitieux à long terme pour le secteur de l'aviation, et exprimer sa gratitude au Président de la Réunion de haut niveau, ainsi qu'au président du petit groupe ad hoc chargé de la préparer, pour leur importante contribution à ces progrès ;
 - c) approuver le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15391, révision n° 1, tout en notant que ce projet sera publié dès que possible afin de laisser aux États membres suffisamment de temps pour communiquer à l'Assemblée leurs observations ou vues sous le couvert de leurs propres notes de travail avant la date limite du 31 août 2022.
3. Il est consigné au procès-verbal qu'une délégation a exprimé une réserve concernant la présente décision du Conseil.

4. Il est entendu que la teneur des observations formulées au cours de l'examen du point par le Conseil, y compris le détail de la réserve mentionnée au paragraphe 3 ci-dessus, sera dûment reproduite dans le procès-verbal de la présente séance (C-MIN 226/17), qui sera publié en temps voulu.

Projet de note de travail 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

5. Le Conseil examine le point en se fondant sur la note de travail C-WP/15392, révision n° 1, qui contient un projet de note de travail de l'Assemblée mis à jour à la suite des délibérations de la septième séance (cf. C-DEC 226/7), et dans lequel on trouve des propositions de modification de la résolution A40-18 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*.

6. Après examen, le Conseil décide à la majorité de :

- a) prendre note des informations présentées dans la note C-WP/15392, révision n° 1 ;
- b) approuver le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15392, révision n° 1, sous réserve des modifications convenues par le Conseil au cours de l'examen du point, notamment la suppression du paragraphe 9 bis et d'autres amendements de nature rédactionnelle, étant entendu que le texte du projet de résolution devra suivre étroitement l'accord obtenu à la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et déléguer au Président le pouvoir d'approuver ensuite en son nom la note de travail révisée en vue de sa présentation à l'Assemblée ;
- c) noter que le projet de note de travail de l'Assemblée sera publié dès que possible afin de laisser aux États membres suffisamment de temps pour communiquer à l'Assemblée leurs observations ou vues sous le couvert de leurs propres notes de travail avant la date limite du 31 août 2022.

7. Il est consigné au procès-verbal qu'une délégation a exprimé une réserve concernant la présente décision du Conseil.

8. Il est entendu que la teneur des observations formulées au cours de l'examen du point par le Conseil, y compris le détail de la réserve mentionnée au paragraphe 7 ci-dessus, et les amendements proposés au projet de résolution seront dûment reproduits dans le procès-verbal de la présente séance (C-MIN 226/17), qui sera publié en temps voulu.

Projet de note de travail 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)

9. Le Conseil examine le point en se fondant sur la note de travail C-WP/15394, révision n° 1, qui contient un projet de note de travail de l'Assemblée mis à jour à la suite des délibérations de la treizième séance (cf. C-DEC 226/13), et dans lequel on trouve des propositions de modification de la résolution A40-19, *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)*. Le Conseil entend aussi un exposé PowerPoint du Président du Comité

de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) décrivant les principaux résultats du complément d'analyse fourni par le CAEP à la demande du Conseil (cf. C-DEC 226/13), et prend en compte le résumé de la discussion tenue sur le sujet le 9 août 2022 en réunion officieuse du Comité du climat et de l'environnement.

10. Après examen, le Conseil décide à la majorité de :

- a) prendre note des informations présentées dans la note C-WP/15394, révision n° 1, et remercier à nouveau le CAEP pour avoir présenté en temps voulu le complément d'analyse demandé par le Conseil et pour avoir toujours accompli un excellent travail à l'appui des délibérations du Conseil relatives au régime CORSIA et à d'autres questions touchant à l'environnement ;
- b) approuver le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15394, révision n° 1, sous réserve des modifications convenues par le Conseil au cours de l'examen du point, notamment s'agissant du texte final des paragraphes 5, 11, 12 et 17 du dispositif du projet de résolution, qui figure en pièce jointe au présent C-DEC ;
- c) noter aussi que le projet de note de travail de l'Assemblée sera publié dès que possible afin de laisser aux États membres suffisamment de temps pour communiquer à l'Assemblée leurs observations ou vues sous le couvert de leurs propres notes de travail avant la date limite du 31 août 2022 ;
- d) prendre acte du fait qu'il faudra suivre de près comment l'ajustement du niveau de référence CORSIA influera sur la performance du régime ;
- e) rappeler qu'en application des décisions prises à sa douzième séance (cf. C-DEC 226/12), le Secrétariat devra revoir la note C-WP/15393, intitulée *Projet de note de travail de l'Assemblée — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, pour tenir compte de l'issue des délibérations du Conseil sur le niveau de référence du régime CORSIA au-delà de la phase pilote.

11. Il est consigné au procès-verbal qu'une délégation a exprimé une réserve concernant la présente décision du Conseil.

12. Il est entendu que la teneur des observations formulées au cours de l'examen du point par le Conseil, y compris le détail de la réserve mentionnée au paragraphe 11 ci-dessus, et les amendements proposés au projet de résolution seront dûment reproduits dans le procès-verbal de la présente séance (C-MIN 226/17), qui sera publié en temps voulu.

Informations au titre de l'alinéa j) de l'article 54 de la Convention de Chicago concernant les infractions à la Convention par un groupe d'États membres de l'OACI

13. Le Conseil examine le point en se fondant sur la note de travail C-WP/15429, révision n° 1, présentée par la Fédération de Russie. Dans sa note, celle-ci renvoie à des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et demande au Conseil d'agir en conséquence.

14. À cet égard, le Conseil rappelle qu'il a entamé l'examen de la question à sa 15^e séance de la présente session comme suite à une lettre de M. Alexander Neradko, Directeur de l'Agence fédérale russe

du transport aérien. Il est aussi rappelé que le Président du Conseil avait fait distribuer cette lettre à toutes les délégations par courriel le 5 avril 2022 et que, ayant noté l'intention de la Fédération de Russie de présenter la note de travail examinée à la présente session, le Conseil était convenu de repousser l'examen de la question à une séance ultérieure (cf. C-DEC 226/15).

15. La Fédération de Russie, appuyée par la Chine, dépose une motion visant à approuver par un vote à bulletin secret la suite à donner décrite au paragraphe 4 de la note C-WP/15429, révision n° 1. Statuant conformément à la règle 50 de son règlement intérieur, le Conseil décide par 22 voix pour, 4 voix contre et 8 abstentions (deux représentants sont absents) de ne pas procéder à un vote à bulletin secret. Conformément à la règle 40, alinéa a) du *Règlement intérieur du Conseil*, une motion présentée ensuite par la Fédération de Russie en vue de procéder à un vote par appel nominal sur la même question n'est pas discutée faute d'un appui par un autre membre du Conseil.

16. Après examen, le Conseil :

- a) prenant acte de l'absence de consensus parmi les représentants siégeant au Conseil pour ce qui est d'aller plus avant sur la base de la note de travail sous sa forme actuelle, décide de ne pas communiquer la note à la 41^e session de l'Assemblée ;
- b) demande au Secrétariat d'entreprendre une analyse exhaustive des décisions qu'il a prises antérieurement à la suite de l'examen de questions similaires ou connexes, y compris en ce qui concerne les principes juridiques applicables, et de rédiger une note qui sera présentée à une session ultérieure.

17. Il est entendu que la teneur des observations formulées au cours de l'examen du point par le Conseil sera dûment reproduite dans le procès-verbal de la présente séance (C-MIN 226/17), qui sera publié en temps voulu, avant la session de l'Assemblée.

Projet de note de travail de l'Assemblée — Infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* par la Fédération de Russie

18. Le Conseil examine le point en se fondant sur la note de travail C-WP/15427, révision n° 1 (français seulement), dans laquelle le Secrétaire général présente, comme suite aux délibérations de la quatorzième séance (cf. C-DEC 226/14), un projet de note de travail de l'Assemblée relatif à des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) commises par la Fédération de Russie, en rapport avec la violation de la souveraineté exclusive de l'espace aérien de l'Ukraine par la Fédération de Russie, ainsi que la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation d'aéronefs sans qu'ils n'aient de certificat de navigabilité valide à bord.

19. Conformément à la règle 40, alinéa a) du *Règlement intérieur du Conseil*, une motion présentée par la Fédération de Russie demandant le retrait et le remaniement de la note n'est pas discutée faute d'un appui par un autre membre du Conseil.

20. Après examen, le Conseil approuve à la majorité le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note, sous réserve de l'amendement proposé par le Représentant du Mexique visant à ajouter un alinéa au préambule du projet de résolution, et délègue au Président le pouvoir d'approuver ensuite en son nom la note de travail révisée en vue de sa présentation à la 41^e session de l'Assemblée.

21. Il est consigné au procès-verbal qu'une délégation a exprimé une réserve concernant la présente décision du Conseil.

22. Il est entendu que la teneur des observations formulées au cours de l'examen du point par le Conseil, y compris le détail de la réserve mentionnée au paragraphe 21 ci-dessus, et les amendements proposés au projet de résolution seront dûment reproduits dans le procès-verbal de la présente séance (C-MIN 226/17), qui sera publié en temps voulu.

Projet de note de travail de l'Assemblée — Infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* commises par la République du Bélarus

23. Le Conseil examine le point en se fondant sur la note de travail C-WP/15430, dans laquelle le Secrétaire général présente, comme suite aux délibérations de la seizième séance (cf. C-DEC 226/16), un projet de note de travail de l'Assemblée relatif à une infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) commise par la République du Bélarus en rapport avec l'événement associé au vol Ryanair FR4978, survenu dans l'espace aérien du Bélarus le 23 mai 2021.

24. Après examen, le Conseil :

- a) réitère sa gratitude aux membres de l'Équipe d'enquête d'établissement des faits de l'OACI pour leur professionnalisme et la grande qualité du rapport qu'ils ont remis au terme des investigations ;
- b) approuve le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15430, sous réserve de l'amendement proposé par le Représentant de la France concernant le paragraphe 2 de la note, et délègue au Président le pouvoir d'approuver ensuite en son nom la note de travail révisée en vue de sa présentation à la 41^e session de l'Assemblée.

25. Il est consigné au procès-verbal qu'une délégation a exprimé une forte objection concernant la présente décision du Conseil.

26. Il est entendu que la teneur des observations formulées au cours de l'examen du point par le Conseil, y compris le détail de la réserve mentionnée au paragraphe 24 ci-dessus, et les amendements proposés au projet de note de travail de l'Assemblée seront dûment reproduits dans le procès-verbal de la présente séance (C-MIN 226/17), qui sera publié en temps voulu.

Questions diverses

Demande de l'ICCAIA visant à pouvoir se faire représenter en tant qu'observateur aux séances de la 227^e session

27. Malgré l'objection soulevée par une délégation en réponse au courriel diffusé par le Président du Conseil le 5 août 2022, le Conseil, conformément à la règle 32, alinéa a) de son règlement intérieur, approuve à la majorité la demande de l'ICCAIA visant à pouvoir participer en qualité d'observateur aux séances à huis clos de la 227^e session du Conseil, quand sont examinées des questions touchant à la sécurité et à la sûreté de l'aviation, selon le cas.

Demandes d'organisations internationales qui souhaitent être invitées à la 41^e session de l'Assemblée

28. Le Conseil prend note d'un rapport verbal du Président concernant une demande du Groupe d'action du transport aérien (ATAG), qui souhaite être inscrit sur la liste des organisations internationales susceptibles d'être invitées à assister aux réunions de l'OACI. À cet égard, il est noté que cette requête est pendante vu l'examen en cours du processus et des critères d'évaluation relatifs à ce type de demande (cf. C-DEC 225/3). Cela étant, et sans préjudice d'une décision future du Conseil concernant la demande de l'ATAG, le Conseil est convenu que l'ATAG serait ajouté à la liste des organisations internationales à inviter à la 41^e session de l'Assemblée.

Accord supplémentaire entre l'OACI et le Gouvernement du Canada relatif au siège de l'Organisation

29. Le Conseil prend note des informations fournies par le Secrétaire général indiquant que le Gouvernement du Canada, pays hôte, a accédé à la demande de l'OACI visant à bénéficier d'un report du recouvrement de la part qui lui incombe des coûts afférents aux travaux de réparation du siège qui ne soient pas des projets d'équipement et exempte l'OACI de son obligation de remboursement jusqu'à la fin du prochain triennat budgétaire. Le Conseil note qu'à la lumière de ces faits nouveaux, le Secrétariat réexaminera le budget ordinaire du prochain triennat et continuera de le tenir informé.

227^e session du Conseil

30. Sur la base d'une proposition du Président, le Conseil convient du principe selon lequel, à l'exception des séances qui se tiendront pendant la phase comités, il siégera en mode présentiel pendant la 227^e session, dans la salle du Conseil. Il est aussi entendu que le Secrétariat continuera de chercher des solutions pour qu'il soit possible de préserver les fonctionnalités du mode hybride dans la salle du Conseil.

Adieux aux représentants siégeant au Conseil

31. Le Conseil dit adieu aux Représentants de l'Allemagne, de la Colombie, du Costa Rica, de la Côte d'Ivoire, de la Finlande, de la Grèce, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de la République dominicaine, de la Tunisie et de la Zambie.

Solution des différends : Australie et Royaume des Pays-Bas, et Fédération de Russie (2022)

32. En l'absence d'observations, qui devaient lui parvenir au plus tard le 11 août 2022, concernant le mémorandum PRES SS/3359 daté du 4 août 2022, le Conseil note qu'un délai de six semaines a été accordé aux demandeurs (Australie et Royaume des Pays-Bas) pour, s'ils le souhaitent, présenter des observations écrites en réponse à l'exception préliminaire du défendeur (Fédération de Russie) et que, en vertu de sa décision antérieure sur la question [cf. C-DEC 226/5, paragraphe 6, alinéa d)], le délai de six semaines ne commencera à courir qu'à compter de la date à laquelle une traduction anglaise de l'exception préliminaire aura été fournie aux demandeurs.

PIÈCE JOINTE

En application du paragraphe 10 b) du présent C-DEC, le Conseil convient que le texte du projet de résolution joint à la note C-WP/15394, révision n° 1, se lira comme suit :

L'Assemblée :

...

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 ; {garder le paragraphe 5 de la résolution A40-19 en l'état, les modifications concernant le niveau de référence CORSIA et autres étant introduites aux paragraphes 11 et 12 plus bas}*

...

11. *Rappelle la décision qu'elle a prise à sa 39^e session et décide en outre, selon laquelle 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) exigence obligatoire 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 totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre en 2019 et 2020)/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 ; {les émissions de 2019 sont le niveau de référence CORSIA pour la phase pilote ; après la phase pilote, 85 % des émissions de 2019}
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2033 à 2035 = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre en 2019 et 2020)/total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ; {pour 2033-2035, le niveau de base CORSIA est fixé à 85 % des émissions de 2019}
- 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 2020~~2019~~ ; *{décision prise par le Conseil en juin 2020 de remplacer 2020 par 2019 pour la phase pilote}*
 - 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, ~~au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure 100 % sectoriel et 0 % individuel~~ ; *{faire passer le % sectoriel et individuel à 100 % et 0 % respectivement pour la période 2030 – 2032}*
 - 5) de 2033 à 2035, ~~au moins 70 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure 85 % sectoriel et 15 % individuel~~ ; *{faire passer le % sectoriel et individuel à 85 % et 15 % respectivement pour la période 2033 – 2035}*
 - 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 la décision qu'elle a prise à sa 39^e session et décide en outre, selon laquelle que les nouveaux venus¹ 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 2020~~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 ; le Conseil a décidé en juin 2020 de remplacer 2020 par 2019 pour la phase pilote, et on propose le même seuil pour les nouveaux venus après la phase pilote}*

...

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. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants : garder le paragraphe 17 de la résolution A40-19 en l'état,*

¹ 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.

les modifications concernant le niveau de référence CORSIA et autres étant introduites aux paragraphes 11 et 12 plus haut{}

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'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 tout 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 ;

— FIN —