



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

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 (CORSA)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Présentation d'une proposition visant à modifier la Résolution A39-3 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, afin de tenir compte des faits nouveaux concernant le CORSA qui sont survenus depuis la 39^e session de l'Assemblée.

Une fois adoptée par l'Assemblée, la résolution révisée A39-3 de l'Assemblée, combinée aux résolutions révisées A39-1 et A39-2, constituera l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution révisée proposée en appendice, intitulée *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI en matière de protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note de travail de l'Assemblée seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire de 2020-2022 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) A40-WP/56, <i>Mise à jour sur le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)</i> A40-WP/54, <i>Tendances environnementales mondiales de l'OACI – Bruit et émissions des aéronefs – Données actuelles et futures</i>

1. MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF ACTUEL

1.1 L'appendice ci-joint présente les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Résolution A39-3 de l'Assemblée afin de tenir compte des faits nouveaux concernant le CORSIA qui sont survenus depuis la 39^e session de l'Assemblée.

1.2 Les principales modifications de la Résolution A39-3, qui sont énumérées ci-dessous, visent à tenir compte des réalisations accomplies depuis la 39^e session de l'Assemblée ainsi que des autres mesures à prendre pour la mise en œuvre du CORSIA :

- a) de manière générale, l'expression « carburant d'aviation alternatif » n'est plus utilisée ; des ajustements appropriés ont donc été faits. De plus, l'expression « carburant admissible CORSIA » est utilisée dans des paragraphes portant sur l'avenir, comme le § 6 du dispositif de la résolution, pour assurer l'uniformité avec les définitions de l'Annexe 16, Volume IV ;
- b) l'expression « exploitant(s) d'aéronef(s) » a été remplacée par « exploitant(s) d'avion(s) » pour assurer l'uniformité avec l'Annexe 16, Volume IV ;
- c) considérants : les progrès des travaux du Conseil de l'OACI, de son Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC), de son Organe consultatif technique (TAB) et de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sont pris en compte, notamment l'élaboration de l'Annexe 16, Volume IV, du Manuel technique environnemental (ETM), Volume IV, et des éléments de mise en œuvre du CORSIA. Un texte concernant le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI a aussi été ajouté. Plusieurs paragraphes périmés du préambule ont été supprimés ;
- d) les § 5, 9, 10 à 17, 20 et 22 du dispositif concernent des décisions de la 39^e session de l'Assemblée qui sont encore valides ; le mot « *Décide* » a donc été remplacé par l'expression « *Rappelle* la décision de la 39^e session de l'Assemblée » ;
- e) le §18 du dispositif (auparavant, § 19 de la Résolution A39-3) a été révisé en se fondant sur les paragraphes du préambule qui abordent le rôle du CORSIA en tant que MBM mondiale ;
- f) d'autres mesures à prendre par le Conseil et par les États membres, incluant l'actualisation et la mise en œuvre de l'Annexe 16, Volume IV, de l'ETM, Volume IV, et des éléments de mise en œuvre du CORSIA sont indiquées au § 19 du dispositif ;
- g) d'autres mesures à prendre par le Conseil et les États membres concernant le renforcement des capacités et l'assistance sont indiquées au § 21 du dispositif.

APPENDICE

Résolution A39-3 A40-Z : **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) 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,

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

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

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable ~~entrepris~~ accompli par le Conseil, son Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC), son Organe consultatif technique (TAB), ~~son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG)~~ et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) ~~en vue d'élaborer une~~

~~recommandation relative à un régime GMBM, ses éléments de conception et ses mécanismes de mise en œuvre, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations afin de soutenir la mise en œuvre du CORSIA,~~

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV – 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 première édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au CORSIA*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration 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,

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,

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

~~*Rappelant en outre* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations intéressées,~~

~~*Reconnaissant* que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions,~~

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 compléterait 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 38^e 39^e session de mettre en œuvre le CORSIA ~~d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale~~ traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales,

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,

~~*Se félicitant de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et reconnaissant*~~ *Reconnaissant* que les travaux relatifs à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale 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 l'Accord de Paris prévoient des mécanismes, comme le mécanisme de développement propre (MDP) et un nouveau mécanisme de marché dans le cadre 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 Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (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 ~~A39-1~~ A40-X : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la Résolution ~~A39-2~~ A40-Y : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, remplace les Résolutions ~~A38-17 et A38-18~~ A39-1, A39-2 et A39-3 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 ~~alternatifs d'aviation~~ durables et un régime ~~GMBM~~, ainsi que ~~d'autres mesures éventuelles~~ le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation des technologies

aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants **alternatifs 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 **alternatifs 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 ~~d'un régime GMBM~~ **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. *Décide* **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 ~~soient faits pour que poursuivent~~ les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants **alternatifs** ~~soient pris en compte par les États membres et reflétés~~ 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 **veiller à ce faire** en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant ~~d'aéronefs d'avions~~ dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants **alternatifs durables 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. *Décide* *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'aéronefs sur la base des~~ 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 du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. ~~Décide que~~ **Rappelle** la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants ~~d'aéronefs~~ **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. ~~Décide que~~ **Rappelle** la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant ~~d'aéronef~~ **d'avions** doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) exigence de compensation d'un exploitant ~~d'aéronefs~~ **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 = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant ~~d'aéronefs~~ **d'avions** = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020)/total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100% – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
 - 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'aéronefs~~ **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'aéronefs~~ **d'avions** visées par le CORSIA en 2020 ;
 - 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 ;
 - 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 ;
 - 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. ~~Décide que~~ *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle 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, 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. ~~Décide que~~ *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'aéronefs d'avions~~ émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale ; les ~~aéronefs avions~~ de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les ~~aéronefs avions~~ participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;
14. ~~Décide que~~ *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'aéronefs d'avions~~ inclus dans le régime ;
15. — ~~Note les travaux menés par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur : a) le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV), b) les critères recommandés pour les unités d'émissions à acheter par les exploitants d'aéronefs qui tiennent compte de l'évolution du processus CCNUCC, et c) les registres à créer dans le cadre du CORSIA, et demande au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'achever ses travaux dès que possible, y compris la fourniture d'une assistance et d'un renforcement des capacités, de façon à permettre la mise en œuvre complète du CORSIA à partir de 2020~~
16. 15. ~~Décide que~~ *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

¹ Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant ~~d'aéronefs d'avions~~ qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre ~~du régime~~ 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'aéronefs d'avions~~.

d'aéronefs 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 ;

~~17.~~ 16. ~~Décide que~~ *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 ;

~~18.~~ 17. ~~Décide que~~ *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 :

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

~~19.~~ 18. ~~Détermine que le CORSIA ou tout autre régime décidé par l'Assemblée doit être~~ 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 ;

~~20.~~ 19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue d'établir les mécanismes nécessaires à de la mise en œuvre du CORSIA ~~à partir de 2020~~ :

- 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 établira, d'ici le début de 2020, et 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 de l'AGC 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 ;

concernant la mise en œuvre du système MRV,

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

concernant les critères des unités d'émissions (EUC),

- ~~e) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour guider l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du régime, compte tenu de l'évolution pertinente de la CCNUCC et de l'article 6 de l'Accord de Paris, en vue d'une adoption par le Conseil dès que possible mais au plus tard en 2018 ;~~
- ~~d) le Conseil établira, avec la contribution technique du CAEP, un organisme consultatif technique permanent sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour présenter des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA ;~~
- ~~e) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, examinera périodiquement les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les EUC, selon qu'il convient, afin de promouvoir la compatibilité avec les décisions pertinentes futures dans le cadre de l'Accord de Paris ;~~

concernant l'établissement de registres,

- ~~f) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les politiques et éléments indicatifs connexes pour appuyer l'établissement de registres, dans le cadre du régime, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ;~~

~~g) le Conseil établira un registre central consolidé sous les auspices de l'OACI, en vue d'une mise en service au plus tard le 1^{er} janvier 2021 ;~~

~~h) les États membres élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres établis par des groupes d'États, ou prendront des dispositions pour participer à d'autres registres, selon les directives de l'OACI ;~~

~~concernant la gouvernance du CORSIA,~~

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

~~concernant le cadre de réglementation,~~

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

~~21. 20. Décide que~~ *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 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 ;

~~22. 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 à partir de 2020 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 ;

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

~~a) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre du système MRV par les États membres à partir du 1^{er} janvier 2019, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ;~~

~~b) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système MRV ;~~

~~concernant l'établissement de registres,~~

~~e) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ;~~

~~d) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres par groupes d'États, éventuellement par des projets pilotes ;~~

~~23.~~ 22. ~~Décide que~~ *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 § ~~20~~ 19 ci-dessus ;

~~24.~~ 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 ;

~~25.~~ 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 la CCNUCC, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.