



A40-WP/574
EX/245
30/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 16 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation

16.1 À ses cinquième et sixième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation en matière d'aviation internationale et des changements climatiques (notes WP/55 et 58). Sur la base de ces mêmes rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A39-2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques (WP/58)*. Vingt-et-une autres notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes 80 Révision n°1, 81, 102, 176, 194, 266, 269, 273, 274, 277, 323, 354, 411, 413, 510, 525, 526, 531, 560 Révision n°1, 561 et 605.

16.2 Le Conseil a présenté un rapport (WP/55) sur les progrès réalisés par l'OACI concernant le panier de mesures d'atténuation des émissions de CO₂ en rapport avec la technologie des aéronefs et les normes, les améliorations opérationnelles et les carburants d'aviation durables, ainsi que des mises à jour des plans d'action des États et des projets connexes d'assistance de l'OACI réalisés en partenariat avec d'autres organisations internationales.

16.3 Par exemple, la note WP/55 souligne l'adoption de la nouvelle norme sur les émissions de CO₂ des avions qui constitue le texte de la nouvelle Annexe 16 – *Protection de l'environnement, Volume III – Émissions de CO₂ des avions*. Cette note résume aussi les constats clés découlant de l'analyse des avantages potentiels de la réduction de CO₂ réalisée grâce à la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) – modules du Bloc 0 et du Bloc 1, ainsi que les résultats de la première analyse de l'efficacité horizontale des vols dans le monde. Elle rappelle aussi la convocation de séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement dont l'objectif est l'échange d'informations sur les meilleures pratiques en matière de services d'assistance en escale, de mobilité côté ville et côté piste, d'énergie renouvelable, d'engagement de la communauté et de communication d'informations sur le développement durable. Les résultats de la deuxième Conférence OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) y sont aussi soulignés, en particulier la Vision 2050 de l'OACI pour les carburants d'aviation durables en vue de remplacer une proportion notable de carburant d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050, ainsi que la convocation du premier Séminaire bilan de l'OACI en 2019.

16.4 La note WP/55 contient aussi une mise à jour de l'initiative de l'OACI concernant les plans d'action des États. L'OACI a continué de travailler en collaboration avec les États membres pour les aider à élaborer et à actualiser leurs plans d'action et, à ce jour, 116 États membres avaient volontairement soumis leurs plans d'action à l'OACI. À cet égard, la note souligne les diverses activités de renforcement des capacités qui ont été réalisées, notamment la convocation de sept séminaires de l'OACI et la mise à jour du Doc 9988 intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*. La note rend aussi compte du succès de deux projets d'assistance de l'OACI entrepris en partenariat avec l'Union européenne (UE) et avec le Programme des Nations Unies pour le développement et le Fonds pour l'environnement mondial (PNUD-FEM).

16.5 Le Comité est informé du fait que l'OACI poursuit sa coopération avec d'autres organisations internationales qui s'emploient à formuler des politiques en matière de changement climatique, notamment la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). À cet égard, le Comité note aussi que le Sommet des Nations Unies sur l'action pour le climat 2019 a été convoqué le 23 septembre 2019 en vue de relever le niveau mondial d'ambition et de galvaniser la mesure visant à s'attaquer aux changements climatiques, et constate que l'OACI a participé à ce sommet.

16.6 Le Comité constate les progrès accomplis depuis la 39^e session de l'Assemblée en ce qui concerne chacun des éléments du panier de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale, et convient qu'il faudrait soutenir l'Organisation en ce qui a trait à la coordination, à la facilitation et au suivi des mesures prises pour réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale, et à la notification des progrès accomplis d'ici la prochaine Assemblée.

16.7 Le Comité convient aussi que l'Assemblée peut encourager l'OACI à poursuivre la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales, en fournissant des informations sur les activités actuelles et futures, notamment sur les émissions de CO₂, et en assurant le rôle de chef de file de l'OACI pour toutes les questions liées à l'aviation civile internationale.

16.8 Dans la note WP/58, le Conseil formule une proposition de révision de la Résolution de l'Assemblée A39-12, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, qui fait suite aux faits nouveaux survenus depuis la 39^e Session de l'Assemblée, qui sont décrits dans la note WP/55 concernant l'aviation internationale et les changements climatiques.

16.9 Dans la note WP/80 Révision n^o1, la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) décrit les travaux réalisés par les États membres de la COCESNA en matière d'actualisation du plan d'action en Amérique centrale concernant la réduction des émissions provenant de l'aviation internationale. Cette note contient une estimation des émissions générées par les exploitants d'aéronefs dont le permis d'exploitation aérienne (AOC) a été délivré par l'un des États de la région, et elle identifie l'application potentielle d'une série de mesures qui seront introduites graduellement dans la région.

16.10 Dans la note WP/102, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Finlande appuie le panier de mesures défini par l'OACI, reconnaissant que l'utilisation de carburants d'aviation durables, combinée à l'émergence d'aéronefs tout électriques et électriques hybrides, a le potentiel de réduire de façon significative l'impact de l'aviation sur le climat. La note salue aussi les progrès réalisés et encourage l'Assemblée à prendre des mesures en vue d'actualiser la Vision pour 2050 de l'OACI pour y inclure un objectif quantifiable ambitieux à l'horizon de 2050. La note décrit les défis clés en ce qui concerne l'utilisation généralisée de carburants d'aviation durables et prie instamment l'OACI et ses États membres d'envisager d'adopter des politiques plus musclées pour encourager les investissements et contribuer au développement d'un marché des carburants d'aviation durables compétitif quant aux coûts. La note souligne qu'il est important de s'attaquer à l'incidence de l'aviation internationale en matière de changements climatiques en adoptant une perspective ambitieuse à long terme, et elle invite l'OACI à

convenir pour l'aviation internationale d'un objectif à long terme aligné sur l'objectif prévu par l'Accord de Paris visant à limiter à 1,5°C l'augmentation de la température mondiale.

16.11 Dans la note WP/176, au nom de ses 54 États membres, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) souligne que 12 États membres africains ont bénéficié du projet conjoint d'assistance de l'OACI et de l'UE, lequel a démontré l'importance des programmes d'assistance pour atteindre l'objectif en matière de protection de l'environnement. Grâce à ce projet, ces 12 États membres africains ont soumis à l'OACI de solides plans d'action nationaux pour l'atténuation des émissions de CO₂. La note indique que d'autres États membres africains n'ont pas encore bénéficiés de tels programmes d'assistance et de la mise en œuvre de certaines mesures d'atténuation, et elle encourage les États membres et le Secrétariat de l'OACI à financer des programmes similaires et à établir un programme permanent d'assistance et de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement pour les États membres.

16.12 Dans la note WP/411, le Guatemala et les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) rendent compte des progrès réalisés en ce qui concerne la préparation et l'actualisation des plans d'action des États ainsi que le développement d'une synergie entre les autorités de l'aviation civile et les parties prenantes clés qui coordonnent leurs efforts pour réduire les émissions. La note indique aussi que les États de la région mettront en œuvre diverses mesures d'atténuation afin de limiter au minimum la consommation de carburant et de réduire les émissions, et le fait qu'ils appuient les résultats de la CAAF/2 et la nécessité de faire se connecter les divers liens de la chaîne de production pour les carburants d'aviation durables, laquelle exige des mesures coordonnées appropriées entre secteur public et secteur privé.

16.13 Dans la note WP/266, le Kenya partage son expérience et les progrès réalisés dans la collecte, le suivi et le compte-rendu des données relatives aux émissions de CO₂ dues à l'aviation internationale. Ces développements font partie d'un ensemble d'initiatives lancées par le Kenya afin d'actualiser et de renforcer son plan d'action volontaire d'atténuation des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation. Le Kenya souligne les résultats obtenus jusqu'ici et le rôle clé que devrait continuer de jouer le programme de renforcement des capacités de l'OACI.

16.14 Dans la note WP/269, le Mexique appuie les progrès réalisés au cours du triennat passé pour chaque élément du panier de mesures de l'OACI. La note souligne l'appui du Mexique aux séminaires annuels d'inventaire de l'OACI à l'appui de la quantification de la Vision 2050 de l'OACI pour des carburants d'aviation durables, ainsi que les travaux de l'OACI pour promouvoir et encourager les technologies innovatrices de réduction des émissions de CO₂, telles que les technologies d'aéronefs électriques ou hybrides, qui constituent des éléments cruciaux de l'étude des possibilités de réduction des émissions à long terme dans le secteur de l'aviation internationale. Le Mexique encourage d'autres États membres à communiquer leurs propres efforts de réduction des émissions de CO₂ par l'aviation en établissant et en améliorant leurs plans d'action, avec l'assistance et le renforcement des capacités assurés par l'OACI.

16.15 Dans la note WP/323, la République dominicaine souligne le rôle de l'OACI dans l'assistance aux États au titre d'un modèle de coopération réussie qui peut être adapté à d'autres États membres, en particulier les États en développement. Elle souligne le fait que le projet de renforcement des capacités de l'OACI et de l'Union européenne, exécuté conjointement avec le PNUD et le FEM, entre autres, a démontré l'importance des programmes d'assistance au succès et à la réalisation des objectifs et

des buts de la protection de l'environnement à l'échelle mondiale. La République dominicaine encourage les États membres et le Secrétariat de l'OACI à établir un programme permanent d'assistance et de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement, à l'intention des États membres.

16.16 Dans la note WP/413, la République dominicaine salue l'initiative de l'OACI concernant les plans d'action nationaux, et elle partage son expérience à l'occasion de la présentation de trois versions de son plan d'action à l'OACI, démontrant par là son rôle de chef de file dans la gestion de l'environnement et dans l'adoption de diverses mesures d'atténuation, notamment aux aéroports.

16.17 Dans la note WP/194, le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), coordonnés par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), expriment leur détermination à réduire les émissions grâce à la technologie, à des carburants d'aviation durables, à des mesures opérationnelles et à une meilleure infrastructure, et soulignent les efforts réalisés par l'industrie pour dépasser son objectif à court terme en matière d'action climatique. L'avis est exprimé que le Conseil devrait élaborer, avec le soutien total et en collaboration avec l'industrie, un objectif climatique à long terme pour l'aviation civile internationale, qui serait adopté à la 41^e Session de l'Assemblée de l'OACI.

16.18 Dans la note WP/273, l'IBAC souligne le fait que l'aviation d'affaires a lancé des initiatives pour promouvoir l'utilisation de carburants d'aviation durables, et qu'une série d'activités d'information et de démonstration, combinées à la publication d'un guide d'utilisation pour les exploitants, ont été tenues dans le but d'accroître la compréhension et la sensibilisation en ce qui concerne les carburants d'aviation durables, et à encourager la production accrue de carburants d'aviation durables et leur utilisation par les exploitants d'aviation d'affaire.

16.19 Le Comité prend acte de onze notes de travail présentées pour information. Celles-ci ne sont pas soumises à la séance mais sont résumées ci-après :

16.20 Dans la note WP/81, la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) décrit ses travaux en vue d'améliorer l'environnement, grâce à la création de lignes directrices appelées « la Note Verte » (The Green Paper).

16.21 Dans la note WP/605, la Chine et la Fédération de Russie soumettent une déclaration conjointe relative à l'établissement d'un mécanisme mondial, efficace et équitable, sur l'aviation internationale et la lutte contre les changements climatiques.

16.22 Dans la note WP/274, la République dominicaine présente sa planification stratégique visant à faire avancer le développement durable de son secteur aéronautique.

16.23 Dans la note WP/510, l'Indonésie nous souligne l'importance des progrès réalisés dans le domaine de la protection de l'environnement.

16.24 Dans la note WP/525, le Japon présente ses plans et ses efforts d'adaptation pour établir des mesures environnementales visant à prévenir les changements climatiques, et partage des éléments significatifs concernant la promotion de politiques pertinentes.

16.25 Dans la note WP/526, l'Allemagne procède à un survol du concept de production de carburéacteurs durables grâce à une électricité renouvelable additionnelle appelée Power-to-Liquids (PtL).

16.26 Dans la note WP/531, les États-Unis fournissent des renseignements sur leurs améliorations historiques et l'efficacité de l'aviation, ainsi que sur les travaux de recherche et de développement en cours pour l'amélioration de la technologie, de l'exploitation et des carburants d'aviation durables par les secteurs gouvernemental et aéronautique.

16.27 Dans la note WP/277, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) lance un appel d'urgence à tous les États et à tous les secteurs pour qu'ils contribuent à la réalisation des objectifs fixés par l'Accord de Paris, renforcés par le récent Rapport spécial du GIEC sur les incidences d'un réchauffement mondial de 1,5°C, tout en notant que l'Organisation maritime internationale (OMI) est récemment convenue d'un objectif climatique à long terme pour le secteur maritime international. L'ICSA a aussi élaboré un calendrier qu'elle propose à l'OACI pour convenir d'un objectif à long terme pour le secteur de l'aviation internationale, plus tard à l'occasion de la 41^e Session de l'Assemblée, en 2022.

16.28 Dans la note WP/354, l'ACI fournit des renseignements généraux sur les aéroports et son point de vue sur la protection de l'environnement, y compris en matière d'émissions de CO₂ et d'adaptation aux changements climatiques, et elle insiste sur le soutien qu'elle apporte aux travaux de l'OACI en matière de la protection de l'environnement dans le cadre du CAEP et par d'autres moyens.

16.29 Dans la note WP/560 Révision n^o1, l'ICSA fournit des données qu'elle a élaborées au moyen d'un inventaire ascendant des émissions de CO₂ par l'aviation à l'échelle mondiale, pour l'année 2018.

16.30 Dans la note WP/561, l'ICSA évoque sa vision concernant une filière pour une « incidence climatique nulle » de l'aviation internationale à l'horizon de 2050.

16.31 Le Comité reconnaît les progrès accomplis dans le cadre du Programme OACI des plans d'actions des États, et convient que le Secrétariat de l'OACI devrait continuer de renforcer les activités de renforcement des capacités et d'assistance de l'OACI en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action nationaux visant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, y compris organiser des séminaires et des formations, fournir des orientations et des outils, faciliter l'accès à des ressources et à des experts, et mettre en place des études de faisabilité additionnelles, en particulier dans les États en développement et les petits États insulaires en développement.

16.32 Le Comité convient également que davantage de partenariats entre les États devraient être encouragés pour aider ceux qui n'ont pas encore préparé ou amélioré leurs plans d'action nationaux, y compris dans le cadre du Programme de parrainage OACI des plans d'action des États.

16.33 Le Comité prend également note de propositions de certains États membres relativement au fait que des ressources additionnelles devraient être mises à disposition pour l'élaboration de plans d'actions nationaux visant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, et la réalisation d'études de faisabilité et la mise en œuvre de mesures d'atténuation des émissions de CO₂, par exemple, dans le cadre de l'établissement de partenariats additionnels entre l'OACI, des États membres et des organisations internationales.

16.34 Concernant les carburants d'aviation durables, le Comité note que plusieurs défis persistent relativement au déploiement à l'échelle commerciale de ces carburants. À cet égard, il convient que les États membres devraient appuyer les travaux sur la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, notamment l'organisation de séminaires bilans annuels de l'OACI. Le Comité souligne également la nécessité pour l'OACI de fournir une tribune pour échanger des informations et faciliter une meilleure compréhension des carburants à moindre émission de carbone.

16.35 S'agissant d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, le Comité prend note que la note de travail WP/55 du Conseil de l'OACI comprend une demande à l'effet que d'autres travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme, comme le demandait la résolution A39-2, paragraphe 9, soient présentés à la 41^e session de l'Assemblée. Il note également la convergence des points de vues parmi les États voulant que les travaux sur un objectif ambitieux mondial à long terme soient priorités en prévision de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, tout en reconnaissant certaines divergences sur la manière d'élaborer un tel objectif ambitieux à long terme (approche descendante ou ascendante).

16.36 Le Comité rappelle la convocation du Sommet sur le climat de l'ONU par le Secrétaire général de l'ONU, afin que tous les pays et tous les secteurs révisent à la hausse leurs ambitions en matière de mesures climatiques, et que l'OACI y a participé afin de souligner l'importance des coalitions et des partenariats pour accélérer la mise en œuvre des technologies et des innovations vertes qui permettront de réduire encore plus les émissions de l'aviation à plus long terme. Il est rappelé au Comité que le Salon de l'innovation de l'OACI qui a eu lieu à Montréal, du 22 au 23 septembre 2019 a présenté des technologies novatrices axées sur l'environnement et des solutions d'énergie renouvelable, qui sont des composantes importantes pour explorer des possibilités de réduction des émissions à long terme pour le secteur de l'aviation internationale.

16.37 D'autres opinions sont exprimées sur la nécessité de transmettre un message clair dans le paragraphe 9 de la résolution A39-2 pour souligner l'urgence d'adopter un objectif mondial ambitieux à long terme, à la lumière de l'appel à des mesures plus ambitieuses et plus urgentes découlant du Sommet sur le climat de l'ONU et des récentes grèves pour le climat des étudiants, y compris celle qui s'est tenue à Montréal le 27 septembre 2019. Certains États sont d'avis que, si des changements sont introduits dans la résolution A39-2, des amendements d'autres paragraphes, et pas uniquement le paragraphe 9, doivent être aussi pris en considération.

16.38 Le Comité conclut que, bien qu'il soit convenu de ne pas faire d'autres changements à la résolution A39-2 actualisée, comme l'a proposé le Conseil dans l'Appendice à la note WP/58, l'importance pour le Conseil de travailler sur des propositions concrètes pour un objectif mondial ambitieux à long terme devrait être clarifiée, comme suit :

Le Conseil, avec le soutien technique du CAEP et en consultation avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes pertinentes, devrait prioriser les travaux sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et présenter des options à examiner par la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. Ce faisant, le Conseil devrait aussi préparer une feuille de route pour la mise en œuvre des options pour un objectif mondial ambitieux à long terme, en s'appuyant sur les initiatives et les mesures en cours et planifiées, y compris les technologies novatrices, et les partenariats entre les États et l'industrie, tout en fournissant l'appui nécessaire aux États qui en ont besoin, en vertu de l'initiative « Aucun

pays laissé de côté », en particulier sur le plan du renforcement des capacités et de l'assistance.

16.39 En examinant la résolution A39-2 actualisée, une majorité claire d'États exprime son appui au projet de résolution proposé dans l'Appendice à la note WP/58 sans autre changement, alors que le Comité note les préoccupations exprimées par quelques États y compris celles reflétées dans la note WP/605. À la suite de déclarations verbales de certains États membres, des observations écrites relatives à la réunion sont soumises par trois États membres et publiées sur le site web de l'OACI.

16.40 Le Comité convient de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante :

Résolution 16/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques

L'Assemblée,

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

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

Reconnaissant que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

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

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

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

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

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à

l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

Considérant que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

Reconnaissant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37^e session en 2010 et réaffirmés à sa 38^e et à sa 39^e sessions en 2013 et en 2016 qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

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

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

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

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

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

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment

dans les domaines de la technologie et des normes, des carburants d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions,

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

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs par le Conseil en mars 2017,

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

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

Accueillant avec satisfaction l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et du Bloc 1, et les résultats de la première analyse mondiale de l'efficacité horizontale des vols,

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017 et en mai 2019,

Notant que la première Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

Notant aussi que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, dont l'établissement de six filières jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation durables, et d'aéroports supplémentaires qui distribuent régulièrement ces carburants,

Notant en outre que la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050,

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

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

Reconnaissant que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants sont considérées comme faisant partie des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA),

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

Rappelant que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe des Résolutions A38-18 et A39-2 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution,

Notant que, conformément à la Résolution A39-2 de l'Assemblée, une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

Accueillant avec satisfaction le fait qu'en juin 2019, 114 États membres représentant plus de 93 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

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

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

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

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

Reconnaissant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour

appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A40-XX, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la Résolution A40-XX, *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)*, remplace les Résolutions 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. *Demande* au Conseil :

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

3. *Réitère* :

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

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

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES

provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place ;

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

8. *Convient* d'examiner, à sa 41^e session, l'objectif exposé au § 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

9. *Demande* au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

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

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2021 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

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

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2021 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

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

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

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

17. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) d'établir de nouveaux partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action, de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2021 et à la 41^e session de l'Assemblée ;
- c) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

18. *Demande* aux États de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans les rapports d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres

organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

19. *Demande* au Conseil :

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

20. *Demande* aux États :

- a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- b) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies plus efficaces ;

21. *Demande* au Conseil :

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs, selon qu'il convient ;
- b) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

22. *Demande* aux États :

- a) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement ;

23. *Demande* au Conseil :

- a) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement ;
- b) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, la résilience aux changements climatiques, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) publier et tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la publication des éléments restants de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;

24. *Demande* aux États :

- a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables, conformément à leurs circonstances nationales ;
- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants d'aviation durables ;
- c) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;

- d) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

25. *Demande* au Conseil :

- a) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants d'aviation durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des carburants d'aviation durables et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- f) de poursuivre un processus bilan afin d'évaluer continuellement les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de carburants d'aviation durables, y compris l'organisation régulière de séminaires et d'ateliers, en prévision de la tenue de la Conférence CAAF/3 au plus tard en 2025, en vue d'actualiser la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 afin d'y inclure une proportion quantifiée de carburant d'aviation durable à utiliser d'ici 2050 ;

26. *Demande* au Conseil de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face et d'élaborer des orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques pour l'aviation internationale ;

27. *Demande* au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la

stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

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

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

- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

— FIN —