



A40-WP/575
EX/246
30/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

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

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

17.1 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 relativement aux travaux de l'Organisation concernant le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) (notes WP/56 et 59), ainsi que les propositions du Conseil visant à actualiser 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)*(note WP/59). De plus, 25 notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs : WP/79 Révision n° 1, 102, 139, 159, 177, 193, 227, 228 Révision n° 1, 229, 265, 266, 267, 289, 290, 291, 306, 338, 339, 407, 409, 411, 472, 482, 527 Révision n° 1 et 529 Révision n° 1.

17.2 Dans la note WP/56, le Conseil rend compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 39^e session de l'Assemblée concernant les questions liées au CORSA. Donnant suite à la demande de l'Assemblée, le Conseil a adopté en juin 2018 des normes et pratiques recommandées (SARP) pour le CORSA, lesquelles constituent la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*, qui est devenue applicable le 1^{er} janvier 2019. Il y indique aussi que la première édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV, a été publié en août 2018. Concernant les éléments de mise en œuvre du CORSA, la note rend compte des progrès réalisés en ce qui concerne l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSA de l'OACI, les carburants admissibles CORSA, les unités d'émission admissibles du CORSA et le Registre central du CORSA (RCC), ainsi que des étapes à venir.

17.3 En ce qui concerne les activités d'information et de renforcement des capacités liées au CORSA, la note WP/56 rend compte de l'organisation de séminaires et d'ateliers régionaux de l'OACI durant le triennat, dont l'objectif était de renforcer les capacités des États pour leur permettre d'élaborer leurs systèmes de surveillance, déclaration et vérification (MRV). La note indique aussi les activités entreprises au titre du Programme AGIR pour le CORSA (Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA), notamment les partenariats de parrainage CORSA concernant 15 États donateurs et 98 États bénéficiaires. Parmi les autres activités connexes, la note traite du cours de formation de l'OACI sur la vérification relative au CORSA, qui assure une formation à des organes potentiels de vérification sur la manière de vérifier les déclarations d'émissions de CO₂.

17.4 La note WP/56 contient aussi des renseignements généraux sur les délibérations et la décision du Conseil concernant le paragraphe 18 du dispositif de la Résolution A39-3 révisée de l'Assemblée, laquelle décision est fondée sur le libellé utilisé dans les paragraphes 7, 8 et 9 du Préambule (voir ci-après l'appendice à la note WP/59).

17.5 Dans la note WP/59, le Conseil présente une proposition de révision de la Résolution A39-3 à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 39^e session de l'Assemblée concernant le CORSA ; ces faits nouveaux sont décrits dans la note WP/56.

17.6 Dans la note WP/79 Révision n° 1, la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) résume les résultats d'une analyse entreprise concernant l'importance de la participation la plus large possible des États au CORSA, dès le début.

17.7 Dans la note WP/102, au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Finlande appuie avec vigueur le panier de mesures de l'OACI, y compris le CORSIA, et prend acte des progrès déjà réalisés. Tous les États membres de la CEAC se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote, et ils participent activement et appuient la mise en œuvre du CORSIA. La note indique aussi l'importance pour tous les États et les régions de mettre le CORSIA en œuvre de façon efficace et de participer au CORSIA dès la phase pilote.

17.8 Dans la note WP/177, au nom de ses 54 États membres, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) exprime la nécessité pour les États de participer volontairement au CORSIA dès la phase pilote afin faire l'expérience des défis et des avantages de la mise en œuvre et ainsi se préparer aux phases obligatoires. La note souligne aussi la nécessité d'augmenter les programmes de renforcement des capacités en s'appuyant sur l'expérience réussie du projet d'assistance OACI-UE, et de faciliter davantage l'accès des États aux ressources financières, aux compétences techniques et aux transferts technologiques par le biais d'une collaboration efficace et de partenariats.

17.9 Dans la note WP/229, Singapour, l'Australie, le Canada, les États-Unis, les Fidji, l'Indonésie, le Japon, Nauru, la Nouvelle-Zélande, les Palaos, les Samoa et la Trinité-et-Tobago rappellent que pour bien réussir la mise en œuvre du CORSIA, il faut une participation volontaire d'un groupe suffisamment significatif et important d'États, et que le partenariat solide entre l'OACI, les États et l'industrie pour la mise en œuvre du système MRV du CORSIA témoignent de l'engagement et du front uni que manifeste la communauté aéronautique pour assurer une approche cohérente de la mise en œuvre du CORSIA. La note contient aussi des propositions d'autres améliorations, notamment l'augmentation du renforcement des capacités grâce au Programme AGIR pour le CORSIA, l'accès à des organismes de vérification accrédités grâce à une formation renforcée, et la fourniture en temps utile d'éléments indicatifs sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA et les carburants admissibles CORSIA.

17.10 Dans la note WP/289, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Brésil et le Guatemala soulignent l'importance de la mise en œuvre du système MRV du CORSIA, et indiquent qu'ils appuient le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI et sa poursuite. La note souligne aussi l'importance de l'examen périodique du CORSIA prévu pour 2022 et demande que le CAEP réalise les études nécessaires à l'appui de cet examen.

17.11 Dans la note WP/306, la Chine et la Fédération de Russie expliquent leur point de vue selon lequel l'OACI n'a pas pris en compte de manière équilibrée les préoccupations et les positions des différentes parties pour faciliter la mise en œuvre du CORSIA. La note fait valoir que ce n'est qu'en garantissant la justice procédurale dans la prise de décisions et l'équité morale dans les éléments de conception du mécanisme, que les pays, en particulier les pays en développement, pourront avoir davantage confiance dans les initiatives de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, et se montrer plus disposés à participer à la coopération internationale pour la mise en œuvre du CORSIA. La note propose aussi de demander au Conseil d'entreprendre l'examen périodique du CORSIA en se fondant sur les principes directeurs énoncés dans l'annexe à la Résolution A39-2.

17.12 Dans la note WP/411, avec l'appui des États membres de la CLAC, le Guatemala souligne la nécessité urgente de réglementer la mise en œuvre du système MRV du CORSIA ; plusieurs États d'Amérique latine ont promulgué des réglementations pertinentes et d'autres y travaillent sur la base de l'Annexe 16, Volume IV approuvée. La note souligne aussi l'importance du Programme AGIR pour

le CORSIA de l'OACI, notamment en ce qui concerne les avantages des alliances entre États telles que les partenariats de parrainage du CORSIA.

17.13 Dans la note WP/228 Révision n° 1, l'Inde décrit les différents défis rencontrés par les États, notamment les États en développement, pour respecter les exigences du CORSIA. En particulier, elle souligne la nécessité d'un critère juste et équitable concernant l'année de référence et propose un critère alternatif. La note insiste sur les incidences potentielles de la démarche sectorielle à 100 pour cent pour les exploitants dont la contribution à la croissance mondiale des émissions est faible. Elle exprime aussi le point de vue selon lequel des restrictions concernant le type ou l'ancienneté des crédits de carbone risquent d'en réduire la disponibilité et d'en augmenter le coût pour la conformité. La note souligne aussi l'absence d'orientations juridiques pour l'application des SARP et la nécessité de s'assurer que les exigences sont synchronisées avec les règles de la CCNUC.

17.14 Dans la note WP/227, le Canada insiste sur l'importance du renforcement des capacités et de la formation, et réitère son soutien au Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI. La note insiste sur le temps qui a été consacré à établir l'infrastructure et les procédures nécessaires aux organismes de vérification accrédités. Elle exprime l'avis que des examens périodiques du CORSIA aideront à en maintenir la pertinence dans la durée et à l'améliorer, et elle insiste sur l'importance de disposer de programmes approuvés et, potentiellement, de types de projets qui soient confirmés bien avant le début de l'entrée en vigueur des obligations, en 2021.

17.15 Dans la note WP/265, le Guyana rend compte de ses initiatives dans le domaine de la protection de l'environnement et souligne son engagement à participer à la phase pilote du CORSIA. La note exprime aussi le fait que le Guyana appuie totalement les efforts de l'OACI au titre des partenariats de parrainage du Programme AGIR pour le CORSIA.

17.16 Dans la note WP/266, le Kenya décrit ses contributions aux activités liées au CORSIA, notamment sa participation aux projets de mise en œuvre à petite échelle visant à évaluer les dispositions relatives au MRV des SARP concernant le CORSIA, la décision de participer volontairement au CORSIA dès la phase pilote, les efforts pour garantir la mise en œuvre des SARP et le soutien au Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI, en qualité d'État donateur.

17.17 Dans la note WP/267, le Mexique signale sa participation aux progrès significatifs réalisés pour la mise en œuvre en temps opportun du CORSIA, notamment en ce qui concerne le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI et les partenariats de parrainage CORSIA entre États, soulignant l'importance cruciale d'une approche coordonnée dans le cadre de l'OACI pour faciliter la coopération mondiale et ainsi garantir une assistance et un renforcement des capacités en vue de la mise en œuvre du CORSIA.

17.18 Dans la note WP/290, le Brésil souligne la nécessité d'élaborer un critère servant à calculer la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, ainsi que la nécessité d'une décision du Conseil concernant les unités d'émissions admissibles et la reconnaissance des circonstances particulières des mécanismes de la CCNUC. Le Brésil est d'avis que le MDP ainsi que le mécanisme établi par le paragraphe 4 de l'article 6 de l'Accord de Paris sont essentiels à la mise en œuvre du CORSIA, car ils peuvent donner accès à des unités d'émissions à grande échelle tout en assurant l'intégrité environnementale.

17.19 Dans la note WP/291, le Brésil formule ses préoccupations concernant le moyen de réaliser les objectifs climatiques de l'OACI à long terme, qui nécessiteront d'augmenter les proportions de carburants d'aviation durables, garantissant ainsi la progression en douceur et prévisible vers la phase finale du CORSIA d'ici 2035. Tenant compte de ces préoccupations, le Brésil propose que le Conseil étudie et gère un mécanisme visant à promouvoir une transition en douceur du CORSIA vers les carburants d'aviation durables.

17.20 Dans la note WP/529 Révision n° 1, la Fédération de Russie présente une analyse d'ensemble des effets négatifs associés à la mise en œuvre du CORSIA et propose une approche alternative pour la résolution des défis environnementaux sur la base du soi-disant Mécanisme de développement propre (MDP) pour l'aviation civile internationale, comme base pour la mise en œuvre des mesures basées sur le marché global et pour la création des forces aériennes internationales de la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles.

17.21 Dans la note WP/193, l'Association du transport aérien international (IATA), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), le Conseil international de coordination des associations d'industrie aérospatiale (ICCAIA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international des aéroports (ACI), coordonnés par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), expriment leur soutien ferme au CORSIA. La note fait aussi remarquer que la mise en œuvre du CORSIA élimine la nécessité d'appliquer des mesures redondantes de tarification du carbone aux émissions de l'aviation internationale à l'échelle régionale, nationale ou infranationale, et elle souligne le fait que le CORSIA a été adopté en reconnaissant largement qu'il devrait être la seule mesure basée sur le marché appliquée aux vols internationaux, selon le principe que les émissions ne devraient pas être comptabilisées plus d'une fois. La note indique aussi que l'on craint que la mise en œuvre et l'efficacité du CORSIA ne soient compromises par les politiques d'États individuels et de groupes d'États qui appliquent ou envisagent d'appliquer un instrument de tarification du carbone ou une taxe sur les billets d'avion pour contrer les émissions de l'aviation internationale, en plus du CORSIA.

17.22 Dans la note WP/139, l'IATA souligne qu'il est d'importance primordiale que tous les États membres de l'OACI se conforment en tous points au Volume IV de l'Annexe 16 et qu'ils fassent en sorte que leurs propres règlements nationaux soient alignés sur les SARP relatives au CORSIA. La note dit aussi que l'IATA soutient les travaux du Conseil concernant les critères des unités d'émission admissibles.

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

17.24 Dans la note WP/159, l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) indique qu'elle soutient la mise en œuvre du CORSIA et qu'elle est d'avis que le CORSIA constitue la seule norme mondiale pour le calcul des émissions de CO₂ provenant des vols internationaux, notant qu'un « mélange » de mesures de réglementation augmenterait les fardeaux administratifs des autorités compétentes et des exploitants d'aéronefs.

17.25 Dans la note WP/472, coparrainée par les Fidji, l'Indonésie et les Samoa, l'Australie et la Nouvelle-Zélande indiquent les mesures qui ont été prises pour aider collectivement les États du Pacifique grâce à des partenariats de parrainage CORSIA.

17.26 Dans la note WP/338, le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS) présente un résumé de la mise en œuvre du CORSIA dans ses États membres.

17.27 Dans la note WP/339, le CASSOS souligne le fait que le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI a été bien reçu et que quatre États du CASSOS ont bénéficié d'une formation sur place.

17.28 Dans la note WP/407, l'IATA partage des renseignements sur FRED+, un système qui facilite la déclaration des émissions entre les compagnies aériennes et les États, et entre les États et les organismes de vérification.

17.29 Dans la note WP/409, l'Afrique du Sud rend compte de ses activités à l'appui de la mise en œuvre du CORSIA, y compris sa contribution des partenariats de parrainage CORSIA.

17.30 Dans la note WP/482, le Japon indique comment il a mis en œuvre le système MRV du CORSIA dans le respect des délais recommandés par le Manuel technique environnemental, Volume IV.

17.31 Dans la note WP/527 Révision n° 1, l'Argentine décrit les mesures prises pour mettre en œuvre le MRV du CORSIA et rend compte des délibérations en cours au sein de son gouvernement pour envisager la possibilité d'adhérer volontairement au CORSIA.

17.32 Dans la note WP/547, l'Arabie saoudite indique son point de vue sur la contribution potentielle des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) pour la réduction des émissions de GES dans le cadre du CORSIA.

17.33 Dans la note WP/548, l'Indonésie demande de partager les connaissances et expériences sur la mise en œuvre de diverses mesures pour s'attaquer aux émissions provenant de l'aviation internationale, telles que le CORSIA.

17.34 Le Comité reconnaît le succès de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSIA et des orientations formulées par l'OACI ainsi que des progrès réalisés dans l'élaboration de divers éléments de mise en œuvre du CORSIA. Il reconnaît aussi que bien que la mise en œuvre du CORSIA soit en bonne voie, il reste nécessaire d'élaborer plus avant et d'actualiser les SARP liées au CORSIA, des orientations et le reste des éléments de mise en œuvre du CORSIA, tels que les carburants admissibles CORSIA et les unités d'émissions admissibles CORSIA.

17.35 Concernant la question des unités d'émissions admissibles du CORSIA, le Comité prend acte des vues et des perspectives présentées par les États sur la nécessité de la décision en temps opportun du Conseil et la nécessité de reconnaître les circonstances particulières des mécanismes de la CCNUC, la marge de manœuvre et l'accès élargi pour les exploitants à des unités admissibles, tout en garantissant l'intégrité environnementale du CORSIA. À cet égard, le Comité se reporte à la note WP/56 qui rend compte des travaux en cours au sein de l'Organe consultatif technique (TAB) pour évaluer les programmes relatifs aux unités d'émissions en regard des critères approuvés, et note que les premières recommandations du TAB devraient être communiquées au Conseil pour examen, en mars 2020.

17.36 Concernant la question de la vérification dans le cadre du CORSIA, le Comité prend acte des vues des États et reconnaît l'importance de la collaboration entre l'OACI, les États membres et leurs organismes nationaux d'accréditation pour disposer d'un plus grand nombre d'organes de vérification

accrédités accessibles aux exploitants d'aéronefs. À cet égard, le Comité constate que le Secrétariat de l'OACI assure des cours de formation à la vérification CORSIA afin de faciliter l'accréditation des organes de vérification, et qu'il travaille aussi en collaboration avec le Forum international de l'accréditation (IAF) pour faciliter les activités d'accréditation entreprises par les organismes nationaux d'accréditation.

17.37 Le Comité prend acte des vues des États concernant la participation d'un plus grand nombre d'États aux travaux du CAEP, selon une représentation géographique équilibrée. À cet égard, le Comité rappelle qu'en 2018 le Conseil a examiné et revu les directives du CAEP, notamment en supprimant le nombre maximal de membres ou observateurs du CAEP qui peuvent être désignés en tant qu'experts des États.

17.38 Le Comité note qu'en ce qui concerne la demande spécifique visant à définir les critères pour les émissions de référence des nouveaux venus dans le CORSIA, le Conseil a déjà demandé au CAEP d'inclure cette question dans son programme des travaux pour le prochain triennat.

17.39 Le Comité note que de nombreux États saluent le succès de la mise en œuvre du Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI. Il remercie aussi les États membres de leurs contributions en vue d'établir des partenariats de parrainage CORSIA visant à aider la mise en œuvre du CORSIA parmi les États. Le Comité insiste aussi sur l'importance d'une approche coordonnée de la formation offerte par l'OACI et indique qu'il soutient la poursuite du programme dans l'avenir.

17.40 Le Comité note que 81 États ont annoncé leur participation volontaire au CORSIA dès son lancement. Parti de 65 États, ce nombre a augmenté depuis que le CORSIA a été adopté à la dernière session de l'Assemblée, en octobre 2016. Le Comité convient que ce nombre accru constitue un signe très positif et il reconnaît l'importance et les avantages des activités de renforcement des capacités et d'assistance pour encourager d'autres États à adhérer au CORSIA. Les États membres qui sont prêts à annoncer leur participation volontaire au CORSIA sont encouragés à le faire dès que possible.

17.41 Concernant la question de l'examen périodique du CORSIA, le Comité note les vues des États, y compris en ce qui concerne les approches et analyses potentielles, et le fait que l'on envisage une transition du CORSIA à l'utilisation de carburants d'aviation durables. À cet égard, le Comité revient sur les paragraphes 9, alinéa g) et 18 de la Résolution A39-3 de l'Assemblée qui fournissent des indications claires, et il demande au Conseil d'entreprendre l'examen périodique du CORSIA tous les trois ans à compter de 2022 ; il demande aussi que des recommandations soient formulées en vue d'être soumises à l'Assemblée. Il note aussi que le CAEP a déjà inclus dans son programme des travaux une tâche visant à élaborer des méthodologies et des procédures pour l'examen périodique du CORSIA au cours du prochain triennat, ce qui a été approuvé par le Conseil.

17.42 Lors de l'examen de la Résolution A39-3 révisée de l'Assemblée concernant le CORSIA, une nette majorité d'États exprime leur soutien au projet de résolution de l'Assemblée proposé dans la note WP/59, sans autre changement. Le Comité note toutefois les préoccupations formulées par plusieurs États, notamment celles des notes WP/306, WP/228 Révision n° 1 et WP/529 Révision n° 1. Suite aux déclarations de quelques États membres, trois États membres présentent à la séance des textes qui sont placés sur le site web de l'OACI.

17.43 Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution A40-Z : 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)

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 (CORSA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

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

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV – *CORSA*, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSA,

Accueillant également avec satisfaction la publication de la première édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au CORSA*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSA, 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 CORSA,

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 CORSA,

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 ;

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

Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs,

Rappelant la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

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

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

Considérant que la CCNUCC et 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 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 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 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 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 d'aviation durables et le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;

3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants d'aviation durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO₂ correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020 ;

4. *Souligne* le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États ;

6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;

7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

8. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;

9. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session en ce qui concerne la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 1), ci-dessous ;
- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;
- e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1^{er} janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des

ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) exigence de compensation d'un exploitant d'avions = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur = (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'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'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou
 - b) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA en 2020 ;

- 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. *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. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;

14. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'avions inclus dans le régime ;

15. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;

16. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;

¹ Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre de l'Annexe 16, Volume IV, lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'avions.

17. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;
- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

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

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

- a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l'Annexe 16, Volume IV, et le *Manuel technique environnemental* (ETM), Volume IV, selon qu'il convient ;
- b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d'élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l'OACI cités dans l'Annexe 16, Volume IV, qui ont trait à l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d'émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu'il convient ;
- c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l'OACI cité dans l'Annexe 16, Volume IV, qui porte sur les unités d'émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;
- d) le Conseil 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 ;

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

21. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV, y compris par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur l'importance d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour l'exécution des activités de renforcement des capacités et d'assistance ;

22. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA utilisera des unités d'émissions qui répondent aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;

23. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;

24. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de 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.