



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 43 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

#### PROPOSITION DE MODIFICATION À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE VISANT À PRENDRE EN COMPTE LES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT QUI TOUCHENT À L'AVIATION

[Note présentée par l'Argentine et appuyée par 15 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) : Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine et Uruguay]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- donner son aval à une modification de la Convention relative à l'aviation civile internationale portant insertion d'un nouvel article (« 14 *bis* ») qui inviterait instamment les États membres de l'OACI à optimiser leurs efforts visant à atténuer les effets de l'aviation sur l'environnement ;
- démontrer à la communauté internationale le ferme engagement de l'OACI dans la prise en compte des problèmes environnementaux et des changements climatiques ;
- approuver un cadre juridique de base dans lequel les différentes SARP de l'Organisation en la matière puissent être inscrites et développées.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Renforcer les politiques stratégiques de l'OACI en matière de collaboration dans les efforts mondiaux visant à réduire l'effet des transports sur l'environnement
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) Convention relative à l'aviation civile internationale, Article 49 j)

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par l'Argentine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les précédents juridiques importants pour la présente note de travail comprennent la Convention de Vienne pour la protection de la couche d’ozone (1985) et le Protocole de Montréal y afférent (1987), la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (1992), le Protocole de Kyoto (1997) et l’Accord de Paris (2016).

1.2 Dans la Convention de Vienne pour la protection de la couche d’ozone (1985), les parties se disent conscientes de l’incidence néfaste que pourrait avoir sur la santé humaine et l’environnement toute modification de la couche d’ozone. Pour cette raison, elles se sont notamment engagées à adopter les mesures législatives ou administratives appropriées et à coopérer pour harmoniser les politiques appropriées visant à réglementer, limiter, réduire ou prévenir les activités humaines relevant de leur juridiction ou de leur contrôle s’il s’avère que ces activités ont ou sont susceptibles d’avoir des effets néfastes par suite de la modification, ou de la modification susceptible de se produire, de la couche d’ozone (article 2 de la Convention).

1.3 En vertu du Protocole de Montréal (1987) à la Convention de Vienne pour la protection de la couche d’ozone (1985), les États parties sont convenus d’adopter des mesures efficaces pour limiter la commercialisation et l’utilisation de substances susceptibles d’avoir une incidence néfaste sur la couche d’ozone, notamment les chlorofluorocarbures (CFC), les halons et autres halocarbures (pour plus de détails, voir l’annexe A du Protocole).

1.4 En vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (1992), les États signataires se sont engagés, entre autres, à encourager et soutenir par leur coopération la mise au point, l’application et la diffusion – notamment par voie de transfert – de technologies, pratiques et procédés qui permettent de maîtriser, de réduire ou de prévenir les émissions anthropiques des gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal dans tous les secteurs pertinents, en particulier ceux de l’énergie, des transports, de l’industrie, de l’agriculture et des forêts (article 4 de la Convention-cadre).

1.5 De même, dans le Protocole de Kyoto (1997), les États signataires se sont engagés, entre autres obligations, à réduire progressivement l’utilisation des substances à effet de serre énumérées à l’annexe A, en particulier le dioxyde de carbone, en raison de son effet hautement polluant sur l’environnement (article 3 et annexe B du Protocole) et à accroître l’utilisation de formes d’énergie nouvelles et renouvelables.

1.6 Par la suite, l’Accord de Paris a été signé en 2016 en vue de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et de limiter ainsi la hausse de la température mondiale au cours du siècle à 2 degrés Celsius, tout en s’efforçant de la contenir à seulement 1,5 degré Celsius, de revoir les engagements pris en la matière tous les cinq ans et d’offrir un financement aux pays en développement afin d’atténuer les changements climatiques, de renforcer la résilience de ces pays et d’améliorer leur capacité d’adaptation aux effets des changements climatiques.

1.7 En résumé, diverses initiatives mondiales ont conduit aux conventions et accords mentionnés plus haut dans une volonté de ralentir le rythme du changement climatique et de limiter l’augmentation progressive de la température mondiale, responsable de la destruction des écosystèmes et d’une pollution intolérable, dont découle la nécessité vitale de prendre des mesures pour compenser les effets néfastes sur l’environnement et, s’agissant de l’OACI, d’adopter des politiques à l’appui des conventions et accords signés sur les questions d’environnement.

## 2. PROGRAMMES DE L'OACI EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

2.1 En ce qui concerne les questions relatives à l'environnement, il convient de souligner les efforts déployés par l'OACI, qui ont officiellement commencé avec l'adoption de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, suivie de l'approbation par le Conseil, le 2 avril 1971, de normes et pratiques recommandées en matière de bruit des aéronefs, comme suite à l'Article 37 de la Convention.

2.2 Le volume I de l'Annexe 16 porte sur le bruit des aéronefs, tandis que le volume II, approuvé en 1981, porte sur les émissions des moteurs d'aviation.

2.3 On notera qu'en 1983, l'OACI a confié l'étude des problèmes environnementaux liés à la navigation aérienne au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), né de la fusion du Comité sur le bruit des aéronefs (CAN), créé en 1969, et du Comité sur les émissions des moteurs d'aviation (CAEE), créé en 1977. Cette fusion devait permettre de centraliser les activités relatives à l'étude des questions d'environnement dans l'aviation.

2.4 En outre, en 2010, à sa 37<sup>e</sup> session, l'Assemblée a décidé de deux grands objectifs en matière de changement climatique et d'aviation :

- a) améliorer l'efficacité carbone de 2 pour cent par an jusqu'en 2050, soit 80 pour cent au total pour l'ensemble de la période 2010-2050 ;
- b) atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Les États membres ont été invités à cette session à présenter leur plan d'action sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'aviation. À cet égard, l'Assemblée est aussi convenue qu'il fallait mettre en place un système mondial de mesures fondées sur le marché.

2.5 Par la suite, en 2013, à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée, les États membres ont réitéré leur engagement à œuvrer à la réduction des émissions de carbone et il a été proposé que les plans d'action correspondants soient mis à jour tous les trois ans.

2.6 À la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, tenue en 2016, les États membres ont conclu un accord historique en approuvant le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et le volume III de l'Annexe 16 de la Convention, qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des avions.

2.7 De plus, le 27 juin 2018, le régime CORSIA a été approuvé sous la forme du volume IV de l'Annexe 16.

2.8 Bien que l'élaboration des SARP évoquées plus haut soit encourageante pour ce qui est de gérer la crise climatique, il apparaît que l'OACI doit faire montre aux yeux de la communauté internationale d'une volonté ferme de s'attaquer aux problèmes environnementaux et aux changements climatiques en modifiant la Convention de Chicago et en réaffirmant ainsi expressément l'intention des États parties de ne ménager aucun effort pour résoudre les problèmes environnementaux et mettre en œuvre les SARP de l'OACI relatives à l'environnement.

### 3. PROPOSITION DE MODIFICATION À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE VISANT À PRENDRE EN COMPTE LES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT RELATIVES À L'AVIATION

3.1 Compte tenu de ce qui précède et de la nécessité pour l'Organisation de s'engager fermement en faveur de l'environnement afin de donner suite à l'Accord de Paris (2016), il est proposé d'insérer un nouvel article dans la Convention de Chicago, sur le modèle des Article 3 *bis* et 83 *bis*.

3.2 Ainsi, un article « 14 *bis* » serait inséré, qui se lirait comme suit : « *Protection de l'environnement. Les États contractants s'engagent à ne ménager aucun effort pour adopter des mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement, notamment des mesures conçues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux aéronefs, aux installations situées dans les infrastructures aéroportuaires et aux véhicules de surface utilisés dans le contexte aéroportuaire, encourager l'adoption de nouveaux carburants et de sources d'énergie de substitution, encourager des activités visant à réduire la pollution dans les aérodromes et les zones avoisinantes et prévenir les effets injustifiés sur les écosystèmes dans la zone d'influence des aérodromes.* »

3.3 Formulé de manière générale, cet article contient cinq éléments importants constitutifs des obligations qu'auraient les États contractants en matière d'environnement en vertu de la Convention : 1) il introduit expressément dans la Convention l'engagement des États à adopter des mesures environnementales en tant qu'obligation juridique venant asseoir les différentes SARP de l'Organisation ; 2) il établit une obligation de moyens (« ne ménager aucun effort ») pour ce qui concerne l'adoption de mesures visant à atténuer les effets néfastes de l'aviation sur l'environnement, sur la base du principe inscrit dans le droit international de la bonne foi ; 3) il prévoit de manière générale l'engagement des États contractants à atténuer les effets de l'activité aéronautique sur l'environnement et donne des indications plus précises concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en-dehors du seul carbone ; 4) il énumère plusieurs exemples d'obligations environnementales (cf. l'expression « notamment »), afin que les futures SARP puissent se développer dans plusieurs directions ; 5) il encourage l'utilisation de nouveaux carburants, ainsi que de « sources d'énergie de substitution », en référence aux technologies qui devraient à l'avenir rendre l'aviation moins dépendante des combustibles fossiles, voire des biocarburants, et plus encline à utiliser de l'hydrogène vert et s'équiper de moteurs électriques, entre autres progrès possibles.

3.4 Enfin, la proposition faite ici est une manière parmi bien d'autres d'exprimer l'obligation qu'ont les États contractants d'adopter ces mesures pour atténuer les effets de l'aviation sur l'environnement et peut donc être peaufinée. Cela étant, l'Organisation doit manifester la volonté irrévocable d'insérer dans le texte le plus fondamental pour elle (la Convention) des dispositions traduisant expressément son engagement politique et juridique en faveur de solutions aux diverses questions environnementales qui touchent l'aviation et influent directement sur les changements climatiques.

### 4. CONCLUSION

4.1 Compte tenu de ce qui précède, l'Assemblée est instamment priée, dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés par l'Article 49 j) de la Convention, de décider des moyens nécessaires pour modifier la Convention en insérant un nouvel article, qui pourrait devenir l'Article 14 *bis*, comme on l'a fait pour les Articles 3 *bis* et 83 *bis*, énonçant l'engagement des États parties à adopter des mesures conçues pour atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement et prévoyant diverses obligations en la matière, telle celle d'encourager l'utilisation de carburants et de sources d'énergie.