



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

PROMOTION D'ORGANISMES DE VÉRIFICATION DU CORSIA DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

(Note présentée par l'Argentine, avec l'appui de trois États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile : Costa Rica, Équateur et République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit les progrès réalisés par la République argentine dans la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). En outre, elle signale les problèmes rencontrés par les exploitants d'aéronefs locaux en raison de l'absence d'organismes de vérification en Amérique du Sud. La vérification en devient donc un processus coûteux et complexe qui entrave le respect des normes du CORSIA fixées par l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées ;
- b) prendre en compte les progrès accomplis par la République argentine dans le domaine de la protection de l'environnement, ainsi que les initiatives mises en œuvre pour se conformer aux normes du CORSIA fixées par l'OACI ;
- c) continuer à renforcer les capacités des États, en particulier des États en développement, pour leur permettre de réussir la mise en œuvre du CORSIA ;
- d) promouvoir la formation d'organismes de vérification certifiés dans les pays en développement en général et en Amérique du Sud en particulier afin de permettre aux exploitants d'aéronefs de se conformer effectivement aux normes dérivées du CORSIA.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources financières supplémentaires sont nécessaires pour mettre en œuvre les initiatives environnementales

¹ Version en espagnol fournie par l'Argentine.

<i>Références :</i>	Résolution A39-3 de l'Assemblée, <i>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)</i> Résolution A40-18 de l'Assemblée, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique.</i> Résolution A40-19 de l'Assemblée, <i>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)</i>
	Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement, volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)</i> , chapitre 2 Doc 9501 — <i>Protection de l'environnement, volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)</i> ISO 14064-3:2006, <i>Gaz à effet de serre — Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre</i> ISO 14065:2013, <i>Gaz à effet de serre — Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Chicago (1944) stipule dans son préambule que les services internationaux de transport aérien doivent être établis sur la base de l'égalité des chances.

1.2 En approuvant la résolution A39-3 en 2016, l'Assemblée a décidé de mettre en œuvre un régime mondial de mesures fondées sur le marché (MBM). Ce régime comprend le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), qui s'inscrit dans un ensemble de mesures comprenant également des améliorations technologiques apportées aux aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables (SAF) afin d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI.

1.3 En 2019, cette résolution a été remplacée par la résolution A40-18, qui poursuit les mêmes objectifs. En outre, elle « 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 ».

1.4 En décembre 2021, la République argentine a soumis à l'OACI un plan d'action actualisé dans lequel les émissions de CO₂ des vols internationaux sont calculées comme indiqué dans le document *Guidance on the Development of States' Action Plan on CO₂ Emissions Reduction Activities (Orientations relatives à pour l'élaboration des plans d'action des États concernant les activités de réduction des émissions de CO₂, Doc 9988)*, en plus des émissions des vols intérieurs et des aéroports. Elle réaffirme ainsi son engagement en faveur du développement de l'aviation et de la protection de l'environnement.

1.5 En 2018, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis d'Amérique a organisé une formation à la mise en œuvre du CORSA pour les autorités argentines dans le cadre des partenariats de parrainage du programme AGIR pour le CORSA.

1.6 La première mesure à prendre par les États pour se conformer au CORSIA consiste à mettre en œuvre le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions de CO₂ produits par les vols internationaux.

1.7 Le processus MRV comprend trois étapes :

- 1) surveiller la consommation de carburant de chaque vol et en dériver les émissions de CO₂ ;
- 2) communiquer les données sur les émissions de CO₂ entre les exploitants d'avions, les États et l'OACI ;
- 3) vérifier les données d'émissions déclarées afin d'en assurer l'intégrité et d'éviter les déclarations erronées.

2. CONTEXTE

2.1 En 2019, l'Administration nationale de l'aviation civile (ANAC) a publié la résolution 204-E/2019 établissant le *Règlement relatif à la mise en œuvre du plan de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) dans le cadre du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*.

2.2 Le paragraphe 3.4 du Règlement stipule que l'exploitant d'aéronefs est tenu de soumettre à l'Autorité de l'aviation civile une copie de la déclaration d'émissions vérifiée et une copie du rapport de vérification y afférant avant le 31 mai de l'année civile qui suit la période de déclaration.

2.3 En outre, conformément aux dispositions du chapitre 4 du règlement précité, l'exploitant d'aéronefs est tenu de mandater un organisme de vérification pour vérifier la déclaration d'émissions, et cet organisme de vérification doit être certifié conformément à la norme ISO 14065:2013, comme prévu dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

2.4 En Argentine (comme dans les autres pays d'Amérique du Sud), aucun registre ne fait actuellement état de l'existence d'organismes de vérification certifiés conformément à la norme ISO 14065:2013.

2.5 En raison de la pandémie déclarée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) suite à l'apparition du virus SRAS-CoV-2 (COVID-19) qui s'est propagé dans le monde entier et des mesures de restriction adoptées par différents États, les opérations de transport aérien international ont été réduites de manière draconienne dès les premiers jours de mars 2020. Dans ce contexte, l'ANAC a approuvé la résolution 157/2020 qui reporte la date limite fixée au paragraphe 3.4 du *Règlement relatif à la mise en œuvre du plan de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV)*.

2.6 La pandémie a en effet contraint les exploitants d'aéronefs attribués à l'État argentin d'annuler les visites des organismes de vérification étrangers. Ces annulations ont posé un certain nombre de problèmes concernant la conduite des vérifications (qui devaient être effectuées à distance) et le respect par les exploitants et l'État argentin des échéances prévues par l'Annexe 16 par rapport à l'OACI.

2.7 Outre le report des délais relatifs à la réalisation des audits de vérification, l'absence d'organismes de vérification en Amérique du Sud augmente considérablement les coûts à la charge des exploitants d'aéronefs pour se conformer à la procédure exigée par l'OACI.

2.8 Malgré ces difficultés, l'ANAC a soumis à l'OACI les rapports vérifiés des exploitants d'avions attribués à l'État argentin conformément aux normes du CORSIA en 2020 et 2021.

3. ANALYSE

3.1 Les seuls pays d'Amérique latine dans lesquels il existe actuellement des organismes de vérification accrédités pour le CORSIA de l'OACI sont le Mexique (Standardization and Certification Association A.C., Ruby Canyon México S.A. de C.V. et Áddere Solutions S.C.) et le Costa Rica (Institute of Technical Standards of Costa Rica (INTECO)). Les exploitants d'aéronefs en République argentine et dans les autres pays d'Amérique du Sud n'ont donc pas la possibilité de choisir des organismes de vérification situés dans la région.

3.2 L'absence d'organismes de vérification en Amérique du Sud et la rareté de ces organismes en Amérique latine augmentent les coûts et compliquent le processus de vérification, ce qui entrave le respect des normes relatives au CORSIA fixées par l'OACI. Par conséquent, si l'OACI encourageait la formation de nouveaux organismes de vérification en Amérique du Sud, il serait nettement plus aisé aux exploitants d'aéronefs régionaux de respecter les délais de vérification, ce qui réduirait les coûts associés.

4. PROPOSITION DE SUITE À DONNER

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées ;
- b) prendre en compte les progrès accomplis par la République argentine dans le domaine de la protection de l'environnement, ainsi que les initiatives mises en œuvre pour se conformer aux normes du CORSIA fixées par l'OACI ;
- c) continuer à renforcer les capacités des États, en particulier des États en développement, pour leur permettre de réussir la mise en œuvre du CORSIA ;
- d) promouvoir la formation d'organismes de vérification certifiés dans les pays en développement en général et en Amérique du Sud en particulier, afin que les exploitants d'aéronefs puissent efficacement se conformer aux normes dérivées du CORSIA.