



A41-WP/659
P/55
6/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par la Présidente du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 18 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la résolution 18/1.

Note.— Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

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

18.1 À ses troisième, quatrième et quinzième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) (WP/370) et a étudié les propositions du Conseil visant à actualiser la résolution A40-19 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 de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)* (WP/371). De plus, 16 notes ont été soumises par des États et des observateurs : WP/169, 174, 181, 211, 427, 432, 433, 437, 465, 468, 469, 485, 487, 495, révision n° 1, 568 et 581.

18.2 Le Président a donné la parole au Représentant de l'IATA, qui a avisé le Comité que la note WP/467 était retirée, tout en exprimant l'appui de l'organisation à la mise en œuvre du CORSA. Le retrait de la note s'inscrivait dans une volonté de maintien de l'unité au sein de l'OACI à l'égard du CORSA à titre de seule mesure économique de gestion de l'empreinte carbone de l'aviation internationale.

18.3 Dans la note WP/370, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI après la 40^e session de l'Assemblée en ce qui concernait le CORSA, notamment l'actualisation des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSA et d'autres éléments de mise en œuvre pertinents, l'appui à la mise en œuvre fourni dans le cadre du programme OACI d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA (AGIR pour le CORSA), et l'examen périodique du CORSA de 2022.

18.4 Dans la note WP/371, le Conseil a présenté une proposition visant à réviser la résolution A40-19 à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée, notamment ses recommandations issues de l'examen périodique du CORSA effectué en 2022 avec la contribution technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), qui portaient entre autres sur les modifications à apporter au niveau de référence CORSA et à l'application des facteurs de croissance sectoriels et individuels afin de calculer les obligations de compensation d'un exploitant d'avions au titre du CORSA.

18.5 Dans la note WP/468, la Chine a présenté une proposition concernant la mise en œuvre du CORSA au moyen de plans déterminés au niveau national et l'élaboration de méthodes pour l'examen périodique du CORSA. Elle a exprimé l'opinion selon laquelle, afin d'éviter toute distorsion du marché due au CORSA et de rendre la mise en œuvre plus efficace, il fallait mettre en place un cadre pour ces plans déterminés au niveau national, ce qui permettrait à chaque État de définir ses propres règles et son propre cadre de mise en œuvre, qui feraient l'objet d'un examen technique de l'OACI. Concernant l'examen périodique du CORSA, elle a proposé la création d'un groupe de travail, qui réfléchirait à un système d'indicateurs d'évaluation fondé sur les principes directeurs régissant l'élaboration et la mise en œuvre des mesures fondées sur le marché (annexe à la résolution A40-18).

18.6 Dans la note WP/469, la Chine a précisé ses positions et recommandations concernant les objectifs et les mesures relatives aux réductions d'émissions de CO₂ dans l'aviation internationale. S'agissant du CORSA, elle a estimé que les programmes et normes issus de l'objectif de croissance carboneutre de l'OACI à partir de 2020 et au-delà qui conditionnent actuellement la mise en œuvre du régime CORSA étaient incompatibles avec le droit international et les principes fondamentaux de la

gouvernance climatique mondiale et que, si les pays développés ne remplissaient pas, dans le cadre de l'OACI, les obligations internationales qui leur incombaient au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), les pays en développement seraient privés de toute possibilité équitable de progresser.

18.7 Dans la note WP/487, la République dominicaine a décrit les progrès accomplis concernant le changement climatique et ses initiatives visant à donner suite aux normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSIA. Elle a exprimé son appui à la poursuite du renforcement des capacités à l'intention des États pour l'élaboration de projets environnementaux qui répondent aux critères relatifs aux unités d'émissions CORSIA. Elle a aussi proposé que l'Assemblée promeuve des actions concrètes en faveur de l'accès au financement et du transfert de technologie pour les États en développement, principalement pour les projets relevant du régime CORSIA.

18.8 Dans la note WP/433, l'Inde a expliqué sa position concernant l'examen périodique du CORSIA et a précisé les éléments que le Conseil pourrait prendre en compte dans les examens futurs du régime. Ainsi, elle a proposé d'améliorer ces examens en appliquant les principes régissant les mesures basées sur le marché qui sont énumérés dans l'annexe à la résolution A40-18 de l'Assemblée. Elle a aussi formulé d'autres recommandations à l'intention du Conseil, notamment celle de se pencher sur l'incidence négative de facteurs tels que la pandémie de COVID-19 sur la croissance du secteur de l'aviation internationale, en évaluant le niveau de référence et les facteurs de croissance sectoriels et individuels, ainsi qu'en incluant la question des sauvegardes dans la conception et l'évaluation du CORSIA.

18.9 Dans la note WP/568, la Nouvelle-Zélande a mis en exergue que le niveau d'ambition du CORSIA devrait être maintenu ou renforcé et que le niveau de référence devrait permettre de garantir que les émissions soient dûment compensées dans les années à venir. L'État a estimé que le CORSIA pourrait jouer un rôle dans la mise en œuvre d'un objectif LTAG.

18.10 Dans la note WP/169, la Fédération de Russie, tout en exprimant ses vues sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG, cf. point 17 de l'ordre du jour), a aussi analysé le lien potentiel entre pareil objectif et le CORSIA. Dans ce contexte, elle a argué que l'application du CORSIA n'était pas compatible avec la mise en œuvre future d'un objectif LTAG étant donné, essentiellement, le fait que le CORSIA repose sur des unités d'émissions provenant d'ailleurs que le secteur de l'aviation, ce qui entraîne des sorties de capitaux du secteur empêchant la modernisation et la réalisation d'un LTAG. Elle a de plus exprimé l'avis qu'il fallait une transition progressive entre la mise en œuvre du CORSIA et celle d'activités découlant d'un objectif LTAG, et a également proposé d'appeler les États membres à ne pas utiliser les mesures régionales fondées sur le marché, qui reposent sur l'échange de quotas d'émissions de CO₂, dans le cadre de l'aviation civile internationale.

18.11 Dans la note WP/432, les États-Unis ont exprimé leur appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA en tant qu'élément critique du panier de mesures de l'OACI conçu pour atténuer les effets de l'aviation internationale sur le climat. Ils ont aussi souhaité que l'OACI défende l'ambition climatique, l'engagement et la crédibilité du CORSIA alors que le secteur aéronautique se relève de la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, ils ont souligné que l'OACI devait établir un niveau de référence clair et certain pour les phases restantes du CORSIA, sans reculer par rapport à l'objectif fixé par l'OACI de croissance neutre en carbone à partir de 2020. Ils ont aussi exposé leurs vues sur le lien potentiel entre le système de surveillance, déclaration et vérification (MRV) afférent au CORSIA et la nécessité de suivre l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF) à mesure qu'ils se généralisent dans le monde.

18.12 Dans la note WP/465, les 54 États membres¹ de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ont souligné la mise en œuvre du CORSIA par les États membres africains. Ils ont estimé que le CORSIA restait le seul régime mondial de mesures fondées sur le marché pour les émissions de l'aviation internationale. Les États ont aussi expliqué les difficultés du secteur en Afrique à la suite de la pandémie de COVID-19 et ont exprimé leurs vues sur d'éventuels changements des éléments de conception du CORSIA. En particulier, ils ont proposé de supprimer le facteur de croissance individuel ; d'utiliser les émissions de 2019 pour le calcul du niveau de référence du CORSIA plutôt que la moyenne de 2019 et 2020 au-delà de la phase pilote ; et de maintenir l'exemption de l'obligation de compensation pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits états insulaires en développement. En ce qui concerne l'examen périodique du CORSIA, les États ont proposé que le Conseil définisse une portée et une méthodologie claires. Les États ont exprimé leur appui aux activités du programme AGIR pour le CORSIA et ont fait ressortir la nécessité de continuer à apporter un soutien aux États africains sur le plan du renforcement des capacités.

18.13 Dans la note WP/485, l'Argentine, appuyée par trois États membres de la CLAC, soit le Costa Rica, l'Équateur et la République dominicaine, a décrit les mesures prises pour mettre en œuvre le CORSIA. La note a souligné les difficultés associées au manque d'organismes de vérification accrédités dans la région et les défis supplémentaires liés à l'annulation des visites sur site des organismes de vérifications du fait des restrictions de voyage dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Les États ont proposé que l'OACI facilite l'accréditation d'un plus grand nombre d'organismes de vérification afin que les États et les exploitants se conforment en temps voulu à leurs obligations en matière de MRV au titre du CORSIA. La note a également appuyé les activités du programme AGIR pour le CORSIA et souligné l'importance de poursuivre les activités de renforcement des capacités, en particulier dans les États en développement.

18.14 Dans la note WP/495, révision n° 1, le Canada, les États-Unis d'Amérique, le Japon, le Kenya, le Mexique, la Norvège, la République de Corée, le Royaume-Uni, le Rwanda, la Suisse, la Türkiye et l'Union européenne et ses États membres, avec le parrainage de l'Albanie, de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, de la Bosnie-Herzégovine, de la Géorgie, de l'Islande, de la Macédoine du Nord, de Monaco, du Monténégro, de la République de Moldova, de Saint-Marin, de la Serbie et de l'Ukraine, ont encouragé l'Assemblée à s'efforcer de porter au plus haut niveau l'ambition du CORSIA sur le plan de l'environnement pour garantir la crédibilité à long terme du Régime et préserver la bonne réputation de l'OACI et de son programme climatique phare au niveau mondial, tout en assurant un juste équilibre entre ambition et pragmatisme afin de ne pas imposer de charges trop lourdes au secteur de l'aviation, qui se remet encore de la pandémie de COVID-19, et en évitant de modifier davantage la conception du CORSIA. Les États susmentionnés ont également encouragé les États qui n'ont pas encore adhéré à CORSIA à le faire volontairement.

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maurice, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

18.15 Dans la note WP/181, les États qui forment la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)² ont exprimé leur appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA, soulignant la participation volontaire de nouveaux États au programme malgré leur faible contribution aux émissions mondiales et les effets de la pandémie de COVID-19. Ils ont aussi souligné la nécessité d'un appui technique ininterrompu et d'orientations complémentaires susceptibles de faciliter la mise en œuvre du CORSIA.

18.16 Dans la note WP/437, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres³, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)⁴ et EUROCONTROL ont appuyé la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA, soulignant que la participation volontaire des 44 États de la CEAC à la phase pilote témoignait de leur volonté d'assurer la mise en œuvre réussie du Régime, tout en notant l'importance de maintenir le programme AGIR pour le CORSIA. Les États ont exposé leurs vues sur l'examen périodique du CORSIA, soulignant que cet examen permet de veiller à ce que le CORSIA soit adapté à son objectif tout au long de son application et harmonisé avec les politiques climatiques dans le monde entier, y compris le niveau d'ambition du CORSIA, et que d'autres considérations plus fondamentales pourraient être abordées dans des examens ultérieurs. Les États ont également estimé que l'Assemblée devrait réaffirmer un niveau de référence à partir de 2024 correspondant au même degré d'ambition du CORSIA que celui initialement convenu par l'Assemblée dans la résolution A40-19. Les États ont aussi proposé que le Conseil prenne les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de double comptabilisation des réductions d'émissions entre le CORSIA et les contributions déterminées au niveau national au titre de l'Accord de Paris.

18.17 Dans la note WP/427, l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis, Oman, le Qatar, le Soudan, la Tunisie et le Yémen, appuyés par l'OAAC, ont exprimé leur appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA, notant l'importance du programme en cours AGIR pour le CORSIA, et ont expliqué leurs vues concernant certains changements relatifs aux éléments de conception du CORSIA. Ainsi, la note a notamment appuyé l'idée de retenir les émissions de 2019 comme niveau de référence pour toutes les phases CORSIA (de 2021 à 2035), en insistant sur la nécessité d'éviter toute charge financière pour les États et les exploitants d'avions. Ils ont aussi proposé de supprimer entièrement du régime, pour toute sa durée, le facteur de croissance de l'exploitant d'avions et de ne garder que le facteur de croissance du secteur. Ils ont réaffirmé que le CORSIA devait être la seule mesure fondée sur le marché pour garantir que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient comptabilisées qu'une seule fois. Enfin, ils ont fait valoir la nécessité d'établir une méthode ou un mécanisme systématique d'examen périodique du CORSIA. En ce qui concerne le « niveau d'ambition », l'objectif visé avec le CORSIA n'est aucunement lié à une quantité spécifique de compensation, mais il est censé aider à réaliser l'objectif de croissance neutre en carbone en maintenant les émissions nettes au niveau de référence (quel qu'il soit). Par conséquent, même si elles sont inférieures à celles attendues au moment de l'adoption du CORSIA, les obligations de compensation ne devraient pas être pour autant considérées comme une révision à la baisse de l'ambition du Régime.

² Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

³ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie

⁴ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, République de Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine

18.18 Dans la note WP/174, le Guyana, appuyé par l'Argentine, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Panama, la République dominicaine et l'Uruguay, a souligné les progrès réalisés au Guyana sur le plan de la mise en œuvre de CORSIA du fait qu'il s'était doté d'une base juridique nationale et qu'il participait de manière volontaire au programme. La note a également souligné la vulnérabilité des PEID face aux changements climatiques et l'importance qu'il y avait à poursuivre les activités de formation dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA.

18.19 Le Comité a pris acte des notes d'information suivantes : la note WP/211 d'Oman concernant son expérience relative à la mise en œuvre du CORSIA et la note WP/581 des Seychelles sur son approche visant à atténuer les émissions de CO₂ de l'aviation.

18.20 La Chine a présenté verbalement certaines modifications au projet de résolution de l'Assemblée et demandé de les annexer au rapport. Ces propositions, qui n'ont pas été appuyées par une majorité d'États, figurent dans la pièce jointe au présent rapport.

18.21 À la demande du Président, le Secrétariat a noté que la proposition du Conseil visait à conserver l'équilibre nécessaire et délicat entre les éléments de conception du CORSIA, notamment s'agissant des effets sur les exploitants des économies en pleine croissance, et la nécessité de préserver le niveau global d'ambition et la pertinence du CORSIA à l'avenir comme seul mécanisme applicable à l'aviation internationale. Le Secrétariat a apporté les précisions suivantes :

- a) s'agissant du niveau de référence du CORSIA, l'utilisation d'un pourcentage des émissions de CO₂ de 2019 aura une incidence à la fois sur le niveau d'ambition, pour ce qui est du total des obligations de compensation au titre du CORSIA jusqu'en 2035, et sur l'année de démarrage de la compensation, en fonction des scénarios de relance et de croissance post-COVID. Le Conseil a fondé sa proposition (85 pour cent des émissions de 2019 comme niveau de référence à partir de 2024) sur le démarrage prévu de la compensation dès la première phase du CORSIA ;
- b) concernant les facteurs de croissance sectoriel et individuel, il a été expliqué que leur utilisation définissait la manière dont le total des compensations au titre du CORSIA serait attribué à chaque exploitant d'avion. La proposition du Conseil visant à utiliser 100 pour cent de sectoriel pour la période 2021-2032, et 85 pour cent de sectoriel et 15 pour cent d'individuel pour la période 2033-2035, offre une compensation équilibrante par rapport à des obligations de compensation à la hausse en raison du nouveau niveau de référence proposé pour le CORSIA.

18.22 Le Comité a observé que plusieurs notes de travail portaient sur les efforts menés par l'OACI et ses États membres, ainsi que par le secteur aéronautique, pour mettre rigoureusement en application le CORSIA et accroître la participation volontaire des États au CORSIA. À cet égard, il a pris acte des progrès importants accomplis par l'Organisation depuis la dernière Assemblée en faveur de la mise en œuvre rigoureuse du CORSIA. Il s'est félicité du nombre croissant d'États qui participent volontairement au CORSIA, notamment des dernières annonces de participation volontaire de la Sierra Leone et des Seychelles, ce qui porte à 117 le nombre total d'États participants, et a encouragé d'autres États à le faire dès que possible.

18.23 Le Comité a accueilli avec satisfaction les progrès continus au titre du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI ainsi que les contributions et l'engagement des États membres, et a demandé aux États de continuer à s'engager et à appuyer le programme.

18.24 Sur la question du rôle du CORSIA en tant que seul régime mondial, le Comité a évoqué le paragraphe 18 du projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/371, dans lequel il est clairement dit que « *le CORSIA est la seule mesure mondiale fondée 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* ».

18.25 En ce qui concerne le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote (de 2024 à 2035), le Comité a pris note des différents points de vue. Certains États préféraient conserver le volume d'émissions de 2019 au-delà de la phase pilote jusqu'en 2035, tandis que d'autres appuyaient la proposition du Conseil visant à utiliser 85 pour cent des émissions de 2019. Quant à l'utilisation des facteurs de croissance sectoriel et individuel à partir de 2030, certains États ont appuyé la proposition du Conseil, tandis que d'autres ont demandé la suppression totale du facteur de croissance individuel tiré du CORSIA.

18.26 Le Comité a examiné la résolution révisée A40-19 de l'Assemblée jointe à la note WP/371, laquelle comprenait la proposition du Conseil de l'OACI sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote (soit 85 pour cent des émissions de 2019), de 2024 à 2035, et les révisions de l'utilisation du facteur de croissance individuel à partir de 2030, sachant que la proposition est un compromis obtenu par le Conseil pour maintenir l'équilibre nécessaire mais délicat entre les éléments de conception du CORSIA, tout en maintenant son intégrité et son niveau d'ambition. Il a aussi noté que la proposition du Conseil représentait un juste milieu, qui tentait de prendre en compte de manière équilibrée les points de vue divergents exprimés par les États.

18.27 Concernant les futurs examens périodiques du CORSIA, plusieurs États ont appuyé la proposition faite par un État de mettre à jour le paragraphe 17 du projet de résolution de l'Assemblée, afin de demander au Conseil de déterminer une méthodologie et un calendrier relatifs aux examens. D'autres États ont indiqué que, malgré l'intérêt de cette proposition, ils préféraient conserver le projet de résolution de l'Assemblée en l'état.

18.28 Après avoir examiné la résolution révisée A40-19 de l'Assemblée sur le CORSIA, proposée dans l'appendice à la note WP/371, et après avoir pris note des points de vue exprimés par certains États en vue de conserver le texte du projet de résolution de l'Assemblée sans modification, le Comité est convenu, en guise de compromis, de modifier le paragraphe 17 du dispositif du projet de résolution afin de demander au Conseil de déterminer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue des examens périodiques futurs, sachant que cette modification serait la seule. Ce changement permettra au Conseil d'élaborer la méthodologie et le calendrier nécessaires pour mener les examens futurs du CORSIA. La décision a été reçue par acclamation par les membres du Comité.

18.29 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution 18/1 : 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)

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 Comité du climat et de l'environnement (CEC), 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 — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (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 deuxième édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation 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 CORSA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA (AGIR pour le CORSA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSA entre les États, qui ont été déterminants pour la mise en œuvre réussie des

exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO₂ au Registre central du CORSIA,

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, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 en 2022 et 115 en 2023,

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

Rappelant la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,

Constatant que le Conseil a achevé l'examen périodique 2022 du CORSIA avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance CO₂ sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote,

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 A41-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 à la résolution A41-xx : *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 A40-17, A40-18 et A40-19 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 de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de 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 ou au 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 et *décide en outre* que 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) obligation 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 de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2035 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2033 à 2035 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019) / 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 2019 ;
 - 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, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 5) de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;
- 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 et *décide en outre* que les nouveaux venus⁵ 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 2019, 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 ;

⁵ 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.

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 ;

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, et *demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue de ces examens, qui porteront, 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 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 du CEC 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 l'Accord de Paris, 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.

PIÈCE JOINTE

**Modification de l'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) présenté par le Conseil de l'OACI**

(Présentée par la Chine)

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) comité du climat et de l'environnement (CEC), 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 ~~Notant~~ l'adoption de 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 contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSA,

Accueillant avec satisfaction ~~Notant également~~ la publication de la deuxième édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*,

~~Se félicitant~~ *Notant* ~~des~~ les progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, Volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSIA,

Se félicitant de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSIA,

Reconnaissant l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, qui ont ~~été déterminants pour~~ contribué à la mise en œuvre réussie des exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO₂ au Registre central du CORSIA,

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, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 en 2022 et 115 en 2023,

Reconnaissant qu'une ~~approche juste et équilibrée de la mise en œuvre~~ ainsi que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États membres de participer volontairement au CORSIA,

Rappelant la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,

~~Constatant~~ *Rappelant également* ~~que le Conseil a achevé~~ l'examen périodique 2022 du CORSIA par le Conseil avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance compte tenu des émissions de CO₂ sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote,

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~~ des MBM nationales ~~unilatérales et~~ ou à des MBM régionales ~~visant des exploitants d'aéronefs tiers~~, comme mesure efficace sur le plan des 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~~ des MBM nationales unilatérales et ou à des MBM régionales visant des exploitants d'aéronefs tiers,

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 A40-17 A41-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 à la résolution A40-18 A41-xx : *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 A40-17, A40-18 et A40-19 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 de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de 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 de réaliser le développement durable de l'aviation ~~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~~ de réaliser le développement durable de l'aviation 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, Demande~~ aux États d'établir des plans déterminés au niveau national pour la mise en place d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ainsi que leurs contributions aux objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI arrêtés, compte tenu de leurs responsabilités communes mais différenciées et 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, sachant que les pays développés devraient viser des cibles de réduction absolue des émissions plus ambitieuses pour leur secteur aérien afin de compenser l'augmentation des émissions résultant de la croissance du transport aérien dans les États en développement de façon à réduire au minimum les distorsions 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, conformément aux principes directeurs pour la conception, la mise en œuvre et l'examen des mesures fondées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, 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 ou au 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 et *décide en outre* que qu'il est fortement encouragé de calculer annuellement 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, bien que chaque État participant puisse adopter et publier des méthodes de calcul dans son plan déterminé au niveau national pour la mise en œuvre du CORSIA :

- a) obligation 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 de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2025 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2023 à 2025 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019)/ 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 2019 ;
 - 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~~2035, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
- 5) ~~de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;~~
- 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 **et décide en outre** que les nouveaux venus⁶ 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 2019, 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 ;
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

⁶ 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.

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~~ les objectifs ambitieux ~~mondial~~ mondiaux de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour tous les États, en particulier les pays en développement, les leurs 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~~ des MBM nationales unilatérales ~~et~~ ou des MBM régionales visant des exploitants d'aéronefs tiers 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 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~~ du CEC et du CAEP, selon qu'il convient ;

- f) le Conseil lancera un programme ou un mécanisme d'examen technique des plans des États déterminés au niveau national pour mettre en œuvre le CORSIA, en formant un conseil consultatif d'experts désignés par les États, et fera des propositions d'amélioration pour examen par les États. Aucun État n'enfreindra la présente résolution s'il ne donne pas suite à ces propositions ;
- f) les États membres continueront d'améliorer leurs plans déterminés au niveau national pour mettre en œuvre le CORSIA, notamment en prenant les mesures nécessaires pour établir des politiques et des cadres réglementaires nationaux basés sur leurs circonstances nationales et leurs capacités respectives, à la lumière des obligations énoncées à l'Annexe 16, volume IV, sachant qu'il sera nécessaire d'aider les pays en développement à mettre en œuvre efficacement le CORSIA. 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 *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, et/ou ceux accrédités par les États, 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. *Décide* que le CORSIA accordera la priorité à l'utilisation 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 de l'Accord de Paris, 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.