



**EXTRAITS DE LA NOTE A36-MIN. P/9 (PROCÈS-VERBAL DE LA NEUVIÈME
SÉANCE PLÉNIÈRE)**

**RÉSERVES FORMULÉES PAR RAPPORT AUX RÉSOLUTIONS A36-22,
A36-24 ET A36-28 DE L'ASSEMBLÉE)**

Réserve formulée par le Portugal au nom des États membres de la Communauté européenne (CE) et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) concernant la Résolution A36-22 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*) — Appendice L (*Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions*) seulement

Parlant au nom des États membres de la Communauté européenne (CE) et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), le délégué du Portugal s'est reporté au paragraphe 17.4.2.38 de la note WP/355. Il a rappelé qu'au cours de la onzième séance du Comité exécutif (EX/11), les États membres de la CE et les autres États membres de la CEAC ont fait consigner une réserve officielle concernant l'Appendice L (*Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions*) de la Résolution 17/1 (renumérotée A36-22) : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, qui, selon ce qu'il a compris, serait reproduite dans le procès-verbal de la séance du Comité exécutif. La réserve prononcée par le délégué du Portugal au sein du Comité exécutif se lit comme suit :

« Les États membres de la Communauté européenne (CE) et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) appuient une approche globale pour réduire les émissions de l'aviation, englobant les progrès réalisés en matière de technologie et de normes, les mesures opérationnelles et les mesures fondées sur le marché. Nous estimons qu'il est nécessaire de rechercher activement une telle approche globale étant donné que, comme l'a confirmé le quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), aucune de ces mesures appliquée isolément n'aura une incidence suffisante sur les émissions de l'aviation.

Conformément à ses obligations internationales et aux décisions prises à la 35^e session de l'Assemblée, notamment dans la Résolution A35-5, la Communauté européenne examine une proposition législative visant à incorporer les émissions provenant de l'aviation internationale dans son régime existant d'échange de droits d'émissions. Cela prouve l'engagement de la Communauté européenne à prendre des mesures significatives pour réduire les émissions de l'aviation tout en permettant au transport aérien de continuer à se développer et à croître de façon durable, en tenant compte de la situation particulière des pays en développement. Nous estimons aussi qu'en élaborant un tel régime au niveau régional, dans le cadre d'une approche globale, l'Europe contribue de façon constructive aux mesures prises par la communauté de l'aviation civile internationale pour s'attaquer au problème de son incidence sur l'environnement.

Malheureusement, il nous est apparu clairement à la présente 36^e session de l'Assemblée que, 10 ans après qu'il lui ait été demandé par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) de prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions, l'OACI n'a pas été en mesure de convenir des éléments essentiels de cette approche globale. En particulier, le programme présenté pour accord à la présente session de l'Assemblée est sans ambition, morcelé et dénué de crédibilité en ce qui concerne les mesures fondées sur le marché (tant pour ce qui est des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre que pour les échanges de droits d'émissions). L'Europe estime que le marché du carbone est la solution la plus prometteuse pour mobiliser des ressources à l'échelle nécessaire pour prendre des mesures efficaces face aux changements climatiques. C'est pourquoi, les 42 États de la Communauté européenne et de la CEAC estiment que les mesures fondées sur le marché constituent un outil essentiel pour s'attaquer à l'incidence de l'aviation sur le climat.

L'Europe est résolue à aller de l'avant dans l'adoption d'une approche globale visant à réduire les émissions de l'aviation et à contribuer efficacement à l'intervention internationale pour s'attaquer aux changements climatiques. Elle demeure convaincue que l'inclusion de l'aviation dans le régime d'échange de droits d'émissions de l'UE serait pleinement conforme à ses obligations internationales, en particulier aux principes clés de la souveraineté et de la non-discrimination. L'Europe entend poursuivre ces politiques et adhérer à ces principes. Bien que l'Europe se soit engagée à prendre des mesures multilatérales pour contrer les incidences des émissions de l'aviation, un accord mutuel ne constitue pas une condition préalable à la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché qui sont conformes à la Convention de Chicago. L'Europe encourage vivement l'OACI à faire preuve du leadership qu'ont démontré d'autres organes tels que la CCNUCC.

Les 42 États de la Communauté européenne et de la CEAC déplorent que, contrairement à l'usage, la résolution n'ait pas été adoptée par consensus et qu'aucun effort significatif n'ait été fait pour refléter dans l'Appendice L les vues d'un nombre substantiel de membres de l'OACI.

Ils rappellent qu'il n'existe pas de dispositions dans la Convention de Chicago qui puissent être interprétées comme imposant aux Parties contractantes l'obligation d'obtenir le consentement d'autres Parties contractantes avant d'appliquer aux exploitants d'autres États, pour les services qu'ils assurent à destination, en provenance ou à l'intérieur de leur territoire, les mesures fondées sur le marché dont il est question dans l'Appendice L. Au contraire, la Convention de Chicago reconnaît expressément le droit de chaque Partie contractante d'appliquer sur une base non discriminatoire ses propres droit et règlements aériens aux aéronefs de tous les États.

Ils sont donc d'avis que les paragraphes du dispositif de l'Appendice L concernant les mesures fondées sur le marché n'ont aucun fondement juridique dans la Convention de Chicago. Ils rappellent de plus que les résolutions de l'Assemblée ne peuvent être utilisées pour réduire leurs droits ou ajouter à leurs obligations au titre de la Convention de Chicago.

En conséquence, ils se réservent le droit de mettre en place et d'appliquer au titre de la Convention de Chicago des mesures fondées sur le marché du type mentionné dans l'Appendice L, sur une base non discriminatoire, à tous les exploitants de tous les États qui assurent des services à destination, en provenance ou à l'intérieur de leur territoire.

Sur cette base, les États membres de la Communauté européenne et les autres États membres de la CEAC font consigner par la présente une réserve officielle en ce qui concerne l'Appendice L.

Bien qu'étant prêts et disposés à continuer de prendre part aux activités de l'OACI visant à promouvoir la réduction des émissions provenant de l'aviation, les 42 États de la Communauté européenne et de la CEAC doivent aussi exprimer dans les termes les plus forts leur grande déception face au manque d'ambition et de mesures concrètes dans les résolutions concernant les émissions de gaz à effet de serre qui sont adoptées par la présente session de l'Assemblée, en particulier en rapport avec l'Appendice K (*Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques*). Cependant, l'Europe peut accepter les dispositions concernant les dates de la réunion de haut niveau dont la tenue est prévue au titre du programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques. L'Europe demande instamment que la réunion se tienne avant septembre 2009, mais s'il est décidé de la tenir après cette date, qu'elle soit prévue pour des dates qui permettront de tenir compte des orientations de la quinzième Conférence des Parties à la CCNUCC. »

Le délégué du Portugal a proposé plusieurs amendements du paragraphe 17.4.2.38 de la note WP/355, qui ont tous été approuvés. Au début de la deuxième phrase, à la troisième ligne, les mots « La délégation représentant l'Union européenne » ont été remplacés par « La délégation parlant au nom des États membres de la Communauté européenne »; à la quatrième ligne, les mots « exprime des réserves » ont été remplacés par « fait consigner sa réserve officielle »; et à la cinquième ligne, le texte entre parenthèses a été remplacé par « (Le texte complet de la réserve officielle écrite sera reproduit dans le procès-verbal du Comité exécutif) ».

Réserve formulée par l'Australie concernant la Résolution A36-24 (*Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux*) de l'Assemblée

Le délégué de l'Australie est intervenu pour faire consigner une réserve concernant la Résolution 18/1 (renumérotée A36-24) (*Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux*), présentée dans la note WP/360, car il a été estimé que les résultats des recherches limitées sur des méthodes de désinsectisation non chimique, telles que la technologie des barrières à bulle d'air, n'étaient pas concluants. Le délégué de l'Australie a rappelé qu'à la session précédente de l'Assemblée, une réserve semblable avait été introduite par l'Australie concernant la Résolution A35-13 : *Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux* (A35-Min. P/9, point 11 de l'ordre du jour, paragraphe 11).

Réserve formulée par l'Argentine concernant la Résolution A36-28 (*Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil*) de l'Assemblée

Concernant la Résolution 24/1 (renumérotée A36-28) : *Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil*, présentée dans la note WP/368, le délégué de l'Argentine a rappelé les diverses approches énoncées dans la note WP/136 (*Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil*), au paragraphe 24.3, alinéas a) à d), qui étaient destinées à maintenir une cohérence avec les articles 51 (*Président du Conseil*) et 94 (*Amendement de la Convention*) de la Convention de Chicago. Il a jugé qu'il était dommage qu'aucune de ces approches n'ait été adoptée par la session de l'Assemblée, car cela signifiait que l'Argentine ne pourrait retirer sa réserve, et il a soulevé la possibilité d'invoquer l'article X (*Relations avec la Cour internationale de Justice*) de l'*Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7970).

Le délégué de l'Argentine s'est dit préoccupé du fait que l'adoption de la Résolution 24/1 (renumérotée A36-28) créait une situation qui allait à l'encontre de l'article 51, ce qui établissait un précédent qui pourrait avoir une incidence sur les décisions futures dans d'autres domaines.

— FIN —