



A37-WP/402

P/66

6/10/10

## **ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION**

### **COMITÉ EXÉCUTIF**

#### **RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (Section Changements climatiques)**

(présenté par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 17 de l'ordre du jour (Section Changements climatiques) a été approuvé par le Comité exécutif. La Résolution 17/2 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

---

## Point 17 : Protection de l'environnement

...

### 17.3 CHANGEMENTS CLIMATIQUES

17.3.1 Le Conseil soumet la note WP/23 et le Rectificatif n° 1 sur les progrès réalisés dans l'élaboration et la mise en place de carburants alternatifs durables en aviation. À sa 36<sup>e</sup> session, l'Assemblée a encouragé le Conseil à promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants d'aviation de rechange et des incidences corrélatives de leurs émissions, suite à quoi l'OACI a organisé un atelier sur l'aviation et les carburants de remplacement en février 2009 et une Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF) en novembre 2009. La CAAF a approuvé une déclaration, des recommandations et le cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs.

17.3.2 Les carburants alternatifs interchangeables se sont révélés être une solution techniquement valable qui peut présenter des avantages environnementaux importants. Cependant, il faut prévoir des cadres réglementaires et financiers pour faire en sorte que des carburants alternatifs durables soient disponibles en quantités suffisantes pour être utilisés en aviation et dans des délais acceptables. Bien qu'il n'y ait pas d'exclusivité pour l'aviation, la définition de critères de durabilité demeure aussi une question clé, ce qui est noté par plusieurs États et un observateur qui trouvent que les travaux futurs doivent cibler les carburants alternatifs qui ne nuisent pas à la sécurité alimentaire.

17.3.3 Le Comité reconnaît que l'Organisation a réussi à promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants de rechange et des incidences de leurs émissions comme l'a demandé la dernière Assemblée. Il appuie également le travail assidu de l'Organisation visant à faciliter l'harmonisation et la promotion d'initiatives à l'échelle mondiale pour encourager et soutenir l'élaboration de carburants alternatifs pour l'aviation internationale. Il accepte en outre de considérer l'information de la note WP/23 et du Rectificatif n° 1, notamment les recommandations de la CAAF, pour la mise à jour de la Résolution A36-22.

17.3.4 Dans la note WP/27, le Conseil soumet un rapport sur les progrès réalisés depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée sur la protection de l'environnement dans d'autres organismes des Nations Unies. La note contient des renseignements sur les faits nouveaux émanant du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

17.3.5 Depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le contact a été maintenu avec les autres organismes de l'ONU, afin de mieux comprendre, d'un point de vue scientifique, les incidences de l'aviation sur l'environnement et d'explorer la coopération et la synergie en matière d'élaboration de politiques pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation. Le Comité reconnaît les progrès accomplis par l'Organisation dans le renforcement de sa coopération avec les autres organismes des Nations Unies et appuie la poursuite de la coopération de l'Organisation avec ces organismes. De plus, il prend en compte les renseignements de la note WP/27 en vue de la mise à jour de la Résolution A36-22.

17.3.6 Dans la note WP/22, le Conseil soumet un rapport sur la coopération entre l'OACI et les autres institutions de l'ONU participant à l'initiative pour un climat neutre, créée en 2007 par le

Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et entérinée par le Conseil des chefs de secrétariat (CCS) de l'ONU.

17.3.7 En 2009, le système des Nations Unies a pour la première fois quantifié ses émissions de gaz à effet de serre (GES). L'inventaire a été préparé en utilisant le calculateur de gaz à effet de serre du PNUE pour les émissions provenant des installations, des opérations et des déplacements autres que par voie aérienne, et le calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour les émissions liées à l'aviation. L'OACI a adapté son calculateur aux besoins spéciaux de l'initiative des Nations Unies pour une neutralité en carbone et a fourni un vaste soutien et une formation à toutes les organisations qui intervenaient pour rendre possible la préparation de cet inventaire des émissions. Étant donné que les déplacements par voie aérienne comptent pour près de la moitié du total des émissions des Nations Unies, l'amélioration du calculateur de l'OACI et la coopération continue avec d'autres organisations des Nations Unies sont d'une importance capitale pour assurer le succès de l'initiative des Nations Unies pour une neutralité en carbone et pour renforcer le rôle de chef de file de l'OACI en ce qui concerne les questions liées à l'aviation.

17.3.8 Le Comité convient de demander au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative des Nations Unies pour une neutralité en carbone et de demeurer aux avant-postes pour ce qui est d'élaborer des méthodes et des outils afin de quantifier les émissions de GES de l'aviation. Il demande aussi au Conseil d'élaborer plus avant et de mettre en œuvre une stratégie pour réduire les émissions de GES et améliorer les pratiques internes de gestion de la durabilité, y compris le Plan de réduction des émissions pour 2011-2013 aligné sur la politique d'ensemble des Nations Unies.

17.3.9 Le Conseil présente un rapport (WP/25) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, destiné à servir de référence en vue de la révision et de l'actualisation des Appendices I à L de la Résolution A36-22. En réponse à une demande de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée d'élaborer un Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, le Conseil a convoqué la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HLM-ENV) en octobre 2009 afin de revoir le Programme d'action élaboré par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC). La Conférence HLM-ENV a entièrement entériné le Programme d'action du GIACC et approuvé une déclaration et des recommandations qui prévoient :

- a) un objectif d'amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 pour cent par an jusqu'en 2050, et une exploration plus poussée de la faisabilité d'objectifs plus ambitieux à moyen et long terme, notamment une croissance neutre en carbone et des réductions des émissions ;
- b) la formulation d'une norme mondiale concernant le CO<sub>2</sub> pour les aéronefs et la promotion de modifications de l'exploitation aérienne pour réduire les émissions de l'aviation ;
- c) l'élaboration d'un cadre pour des mesures fondées sur le marché dans l'aviation internationale ;
- d) l'étude d'autres mesures pour aider les pays en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

- e) la soumission par les États de plans d'action exposant leurs politiques et leurs actions, et la communication annuelle de données à l'OACI sur leur consommation de carburant d'aviation.

17.3.10 La déclaration et les recommandations de la HLM-ENV établissent un équilibre entre les vues de tous les États membres et représentent leur volonté et leur détermination collectives d'agir de manière cohérente et coopérative pour s'attaquer à la question de l'aviation internationale et des changements climatiques. C'est la première et seule entente harmonisée à l'échelle mondiale d'un secteur concernant un objectif consistant à s'attaquer à ses émissions de CO<sub>2</sub>.

17.3.11 Les résultats de la HLM-ENV, ainsi que ceux de la CAAF, ont été communiqués à la COP15 en décembre 2009. Bien qu'à cette occasion aucune décision particulière n'ait été prise sur la manière de s'attaquer aux émissions de GES provenant de l'aviation internationale, l'OACI a profité de l'occasion pour accomplir de nouveaux progrès concernant les recommandations de la HLM-ENV et de la CAAF et pour contribuer de façon significative au processus de négociation en vue d'une entente future concernant les changements climatiques.

17.3.12 Le Président du Conseil a créé un groupe informel composé principalement de directeurs généraux de l'aviation civile de 19 États, qui a été chargé de l'aider à élaborer un projet de résolution sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

17.3.13 Le groupe s'est réuni en mars et juin 2010 et s'est concentré sur trois questions clés au sujet desquelles de nouveaux progrès pourraient être réalisés à partir des recommandations de la HLM-ENV, à savoir : 1) la recherche d'objectifs plus ambitieux, 2) l'élaboration d'un cadre pour des mesures fondées sur le marché et 3) l'élaboration de mesures pour aider les États. Il a aussi examiné le développement et l'utilisation généralisée de carburants alternatifs durables en aviation, les incidences potentielles des changements climatiques sur les opérations de l'aviation internationale et la contribution de l'OACI à l'initiative des Nations Unies pour une neutralité en carbone.

17.3.14 À sa 190<sup>e</sup> session, le Conseil a examiné un projet de résolution sur les changements climatiques. Après un échange substantiel de vues, il n'a pas été en mesure de convenir d'un texte à communiquer à l'Assemblée.

17.3.15 Dans la note WP/188, le Royaume de Bahreïn exprime ses préoccupations sur les effets négatifs prévus de l'imposition de taxes à toutes les compagnies aériennes, particulièrement celles des pays en développement, et demande aux États qui prévoient d'imposer de telles mesures de revoir leur position et de reporter ces mesures en attendant que la question soit examinée et que des orientations soient convenues au sein de l'OACI. La note souligne que les États devraient donner la priorité aux moyens efficaces de réduire les émissions de l'aviation, comme par exemple raccourcir les routes aériennes et encourager l'utilisation de carburants alternatifs.

17.3.16 La Chine présente les notes WP/181, 272 et 304, afin de contribuer à la réalisation de progrès à cette session de l'Assemblée sur la question de l'aviation internationale et des changements climatiques. Elle fait en particulier ressortir quatre points qui traduisent le message principal de ces notes : l'OACI devrait être guidée par le principe des responsabilités communes mais différenciées (RCMD) de la CCNUCC ; la tâche suivante de l'OACI est d'aider les États à atteindre l'objectif de l'amélioration annuelle de 2 pour cent du rendement du carburant ; l'objectif de la croissance

neutre des émissions de carbone est irréaliste et inéquitable pour les États en développement ; et aucun État ne devrait pouvoir agir de façon unilatérale en matière de mesures fondées sur le marché.

17.3.17 Dans le WP/109, la Colombie évoque le rôle de chef de file que l'OACI devrait continuer à jouer en recherchant la coopération de ses États membres pour gérer les incidences des émissions de l'aviation au moyen d'améliorations technologiques et opérationnelles. La Colombie appuie en outre les lignes directrices de l'OACI sur l'échange de droits d'émission pour l'aviation internationale, à condition que les compagnies aériennes des autres États deviennent parties au régime par consentement mutuel, ce qui respecterait ainsi le droit de chaque État de décider de la meilleure façon de gérer les émissions de ses transporteurs aériens.

17.3.18 Dans le WP/216, l'Indonésie fait état de sa position et de ses efforts sur la question de l'aviation et des changements climatiques. Elle est favorable à ce que les États élaborent et soumettent à l'OACI leurs plans d'action sur les initiatives à prendre pour gérer les incidences de l'aviation sur les changements climatiques, ainsi que les mises à jour annuelles des données sur le trafic et sur l'utilisation du carburant. L'Indonésie propose que l'Assemblée envisage la mise en place de trois ou quatre projets pilotes afin d'aider à formuler les éléments d'orientation donnés aux États ou groupes d'États pour qu'ils élaborent leurs plans d'action.

17.3.19 Dans le WP/275, la Fédération de Russie appelle l'attention sur les problèmes relatifs à l'application de mesures fondées sur le marché pour l'aviation internationale et demande que les États s'abstiennent d'appliquer unilatéralement des mesures fondées sur le marché avant que l'OACI ne parvienne à une décision mondiale. Elle présente en outre une proposition concernant l'apport d'un financement adéquat des programmes de l'OACI sur l'environnement.

17.3.20 Dans le WP/251, l'Afrique du Sud appuie le rôle de chef de file de l'OACI en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques, avec l'élaboration fructueuse du Programme d'action. Elle indique qu'il existe toujours de nouvelles voies pour s'attaquer aux émissions de l'aviation au moyen de mesures technologiques et opérationnelles, et que les mesures fondées sur le marché doivent être fondées sur le principe des RCMD et sur le principe du consensus excluant toute action unilatérale. La note présente aussi les dispositions prises par l'Afrique du Sud pour réduire les émissions de l'aviation et appuie l'apport par l'OACI d'une assistance aux États en développement en matière de ressources financières, de transfert de technologie et de renforcement des capacités pour qu'ils soient mieux à même d'appliquer le Programme d'action.

17.3.21 Dans le WP/185, les États-Unis font le point sur les progrès réalisés et sur les plans pour l'avenir concernant les essais, l'homologation et le déploiement des carburants d'aviation alternatifs durables. Ils soulignent la nécessité d'encourager les États à collaborer au développement, aux essais et à la démonstration de carburants d'aviation alternatifs perfectionnés. Ils réaffirment l'importance du rôle de l'OACI pour faciliter l'échange international de renseignements entre les États en ce qui concerne les efforts de recherche et développement, de qualification ainsi que de financement et de commercialisation relatifs aux carburants d'aviation alternatifs durables. En outre, ils invitent l'OACI à se tenir au courant des efforts déployés par les experts des États et des organisations internationales pertinentes qui s'occupent d'évaluer le cycle de vie des émissions de GES et la viabilité des carburants d'aviation alternatifs.

17.3.22 Dans le WP/186, le Canada, les États-Unis et le Mexique expriment leur position sur un objectif mondial plus ambitieux et sur un cadre pour les mesures fondées sur le marché dans l'aviation internationale. Ils constatent que la question de la définition d'un objectif mondial plus ambitieux allant

au-delà de l'amélioration du rendement du carburant et celle de savoir comment les États peuvent élaborer des mesures fondées sur le marché appliquées à l'aviation internationale et se consulter à ce sujet ont été au centre des délibérations du groupe informel du Président, et ils soulignent la nécessité d'une entente « globale » sur ces questions.

17.3.23 Ils proposent un objectif mondial plus ambitieux d'atteindre une croissance neutre en carbone d'ici 2020 par comparaison avec les niveaux de 2005, comme démonstration concrète de l'engagement de l'OACI et de ses États membres de contribuer aux efforts pour limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale de 2° C. Ils soulignent également la nécessité de reconnaître que, bien que tous les États s'emploient à réaliser l'objectif, les émissions de certains États peuvent augmenter en raison de la croissance prévue de leur trafic aérien international tant que des technologies et des carburants à émissions moindres, et d'autres mesures, ne seront pas mis au point et généralisés. Il est également proposé que tous les États soient encouragés à présenter des plans d'action à l'OACI au milieu de 2012 pour contribuer à la réalisation des objectifs collectifs et que les États dont l'activité de l'aviation internationale se trouve au-dessous d'un seuil de minimis n'aient pas à présenter de plans d'action, mais soient encouragés à le faire.

17.3.24 Pour ce qui est du cadre de travail pour les mesures fondées sur le marché, en particulier la question d'une entente mutuelle entre États sur l'application de l'échange des droits d'émission à l'aviation internationale, ils suggèrent que les États qui se proposent d'appliquer l'échange des droits d'émission à l'aviation civile internationale entrent en pourparlers avec les États dont les transporteurs seraient touchés en vue de chercher une voie à suivre mutuellement acceptable, dans la mesure du possible. Ils suggèrent également que les États recevant une telle proposition s'engagent de manière positive dans les pourparlers avec les États ayant présenté la proposition.

17.3.25 Dans la note WP/240, le Costa Rica manifeste son intérêt pour l'élaboration et la mise en œuvre, en collaboration avec l'Espagne, d'un plan d'action qui devrait comprendre un ensemble de mesures et d'initiatives devant être mises en œuvre dans les différents processus du transport aérien pour réduire les émissions de GES. Il est mentionné que le plan d'action à établir par le Costa Rica serait présenté dans un avenir proche à l'OACI dans l'intention d'en faire bénéficier les autres États avec des responsabilités et des intérêts communs, afin de faire face au défi de s'attaquer aux changements climatiques, du fait de cette initiative. Il appuie également la note WP/216 de l'Indonésie et propose que l'initiative du Costa Rica soit considérée comme l'un des projets pilotes de l'OACI.

17.3.26 Dans la note WP/108, la Belgique, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), ainsi que d'Eurocontrol, appuie l'approche complète de l'OACI pour s'attaquer aux émissions de l'aviation, et elle demande à tous les États de contribuer aux efforts mondiaux en prenant sans délai des initiatives pour réduire sensiblement les incidences climatiques de l'aviation. L'UE souligne le besoin de reconnaître une augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels de moins de 2° C, reconnaît que les améliorations annuelles de 2 pour cent du rendement du carburant n'assureront pas à elles seules les nécessaires réductions des émissions, et adopte les objectifs à moyen et à long terme de réduction des émissions cadrant avec l'objectif des 2° C. En conséquence, l'UE préconise que l'objectif de réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale soit de 10 pour cent d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 2005.

17.3.27 Dans le cadre de l'approche complète, l'UE considère que les mesures fondées sur le marché sont indispensables à la réalisation d'objectifs adéquatement ambitieux. La législation de l'UE en

matière d'ETS prévoit que lorsqu'un pays tiers prend de sa propre initiative des mesures pour réduire l'incidence sur le climat des vols partant de ses aéroports, l'UE envisagera les options disponibles afin d'assurer une interaction optimale entre le régime UE et les mesures du pays en question. L'UE encourage donc d'autres pays à adopter des mesures qui leur soient propres et est disposée à entamer des négociations bilatérales avec tout pays qui en aura ainsi fait. La législation prévoit aussi clairement que s'il y a accord à l'OACI sur des mesures mondiales, l'UE envisagera d'adapter son ETS en conséquence. L'UE souligne également qu'il est important pour l'OACI de poursuivre le processus d'élaboration d'un cadre pour les mesures fondées sur le marché, lequel facilitera plutôt qu'il n'empêchera des mesures efficaces. Un futur cadre mondial peut bien être élaboré en établissant le lien ou une reconnaissance mutuelle entre les mesures élaborées aux niveaux national et régional, et il faudrait donc les accueillir favorablement comme une contribution au cadre mondial.

17.3.28 Dans la note WP/316, la Belgique, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ainsi que d'Eurocontrol, explique que certains États ont des marchés aéronautiques plus petits et contribuent moins aux émissions de GES de l'aviation internationale, et que leur contribution pourrait être différente concernant l'objectif mondial. Les États européens sont disposés à ce que cela soit reconnu dans la résolution en incluant une disposition de minimis, qui établirait clairement que les États au-dessous d'un certain seuil n'auraient pas à donner suite rapidement à l'objectif mondial. Ils estiment qu'une telle approche peut fournir une base pour parvenir à un accord à la présente Assemblée et prient instamment les États d'approuver l'inclusion d'une telle disposition dans la résolution comme partie intégrante d'un cadre d'ensemble qui facilitera les initiatives effectives pour s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale.

17.3.29 Dans la note WP/271 (Révision n° 1), Cuba et 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile demandent que la question environnementale des émissions des moteurs d'aviation soit traitée à travers un processus graduel et consensuel mené par l'OACI, sans unilatéralisme, et que la coopération entre toutes les parties soit encouragée. Ils appuient également le principe des RCMD, dans la mesure où elles ne compromettent pas le développement économique et social des pays du tiers monde.

17.3.30 Dans la note WP/187 (Révision n° 1), les 53 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), appuient le Programme d'action élaboré par le GIACC et soulignent le besoin de s'attaquer aux émissions de GES provenant de l'aviation internationale en recourant à un ensemble de mesures incluant des mesures pour faciliter l'accès à l'assistance pour les États en développement. Ils soulignent que le principe des RCMD doit s'appliquer à tous les efforts de l'OACI pour atténuer les émissions de l'aviation et demandent que l'OACI aide les États en développement dans les domaines du financement, du transfert de technologie et du développement des capacités pour la mise en œuvre du Programme d'action et d'autres efforts visant à limiter ou réduire les émissions des aéronefs.

17.3.31 Les États africains expriment également leur opposition aux initiatives unilatérales concernant les mesures fondées sur le marché de la part d'États ou de régions par-delà les frontières nationales, l'OACI devant continuer de diriger et résoudre toutes les questions d'aviation civile liées à l'environnement, notamment les mesures fondées sur le marché.

17.3.32 Dans la note WP/217, l'Association du transport aérien international (IATA), au nom du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et du Conseil international de coordination des

associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), souligne qu'il est urgent que les États contractants de l'OACI adoptent un cadre de travail mondial, dont les principes seraient établis par l'OACI, et qui constituerait le moyen le plus approprié pour combattre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale et éviter les politiques unilatérales conflictuelles qui entraînent des pratiques non efficaces. Les cibles communes de l'industrie de l'aviation comprennent une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 pour cent par année en moyenne d'ici 2020, ce qui conduira à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, en vue de réduire de moitié les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005. L'atteinte de ces cibles ambitieuses nécessitera une approche à multiples facettes assortie d'un engagement ferme et d'investissements de la part de toutes les parties prenantes de l'aviation, y compris des gouvernements. L'industrie de l'aviation propose, dans ce cadre mondial, les principes d'utilisation des mesures fondées sur le marché pour l'aviation internationale.

17.3.33 Dans la note WP/174, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) explique qu'elle cherche des moyens pour que le tourisme s'adapte aux changements climatiques et atténue les émissions tout en renforçant la contribution du secteur au développement socioéconomique. Dans ce contexte, l'OMT fournit une déclaration de position sur le transport aérien des passagers à prendre en compte lors de l'élaboration d'un cadre de politique sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

17.3.34 Le Comité prend acte des renseignements fournis par l'Inde dans la note WP/117 et par l'ACI dans la note WP/241.

17.3.35 Le Secrétaire général présente la note WP/262, qui contient une proposition de résolution de l'Assemblée remplaçant les Appendices I à L de la Résolution A36-22, dans le but de faciliter les délibérations de l'Assemblée.

17.3.36 Cette note expose l'avancement des travaux de l'Organisation dans ce domaine depuis la Conférence HLM-ENV, y compris la CAAF en novembre 2009, la réunion CAEP/8 en février 2010 et le Colloque sur l'aviation et les changements climatiques en mai 2010. Elle décrit aussi les travaux entrepris par le groupe informel institué par le Président du Conseil pour appuyer l'élaboration d'un projet de texte de résolution sur l'aviation internationale et les changements climatiques, qui se concentre sur trois questions clés, au sujet desquelles les nouveaux progrès demandés par la Conférence HLM-ENV pourraient être réalisés, à savoir : 1) examen de la possibilité de réaliser des objectifs plus ambitieux, 2) élaboration d'un cadre pour l'application de mesures fondées sur le marché, et 3) élaboration de mesures visant à aider les États. Le groupe a aussi examiné l'inclusion de nouvelles dispositions pour tenir compte des progrès réalisés en matière de carburants alternatifs durables pour l'aviation, de la nécessité d'étudier les incidences des changements climatiques sur les opérations de l'aviation internationale, et des travaux de l'OACI liés à l'initiative des Nations Unies pour une neutralité en carbone.

17.3.37 Le Secrétaire général rappelle les quatre prémisses clés reconnues par le Conseil comme étant celles sur lesquelles devraient être fondés les travaux entrepris dans le cadre de l'OACI concernant l'aviation internationale et les changements climatiques :

- a) premièrement, aucune obligation ne sera attribuée aux États. L'OACI s'occupera des émissions de l'ensemble du secteur de l'aviation internationale et n'examinera aucune obligation particulière pour les États ou leur aviation intérieure ;
- b) deuxièmement, aucune décision prise par l'OACI ne devrait avoir d'effet sur les principes ou les négociations de la CCNUCC. Il y a des différences très claires entre

les tâches que l'OACI et la CCNUCC sont chargées d'accomplir. L'OACI s'occupe uniquement de l'aviation internationale, mondiale par nature, et la CCNUCC, des émissions de tous les autres secteurs intérieurs ;

- c) troisièmement, aucune décision ne sera prise en vue de limiter ou ralentir le développement durable de l'aviation internationale conformément aux dispositions de la Convention de Chicago ;
- d) quatrièmement, des solutions mondiales seront définies qui seront applicables universellement compte tenu des principes et des dispositions de la Convention de Chicago.

17.3.38 À cet égard, le Secrétaire général propose le texte concernant les objectifs à moyen terme des paragraphes 5, 6 et 7 du dispositif de l'appendice à la note WP/262. Concernant les mesures fondées sur le marché, le texte proposé aux paragraphes 14, 15 et 16 du dispositif de l'appendice est destiné à servir de base pour lancer les délibérations et faciliter l'avancement de l'élaboration d'un texte acceptable durant la session de l'Assemblée. En ce qui concerne les dispositions visant à aider les États, le texte proposé aux paragraphes 10, 11 et 12 du dispositif de l'appendice inclut la fourniture par l'OACI d'orientations et d'autres services d'assistance technique pour la préparation par les États de leurs plans d'action. Une disposition concernant l'assistance aux États est aussi incluse au paragraphe 20 du dispositif de l'appendice.

17.3.39 Lors de l'élaboration du projet de texte de résolution, tous les efforts ont été faits pour refléter le texte exact des ententes antérieures, qui est signalé dans l'appendice comme étant « cité » pour référence. Les observations des délégués sont prises en compte dans la formulation du reste des dispositions.

17.3.40 Le Comité note les progrès significatifs réalisés par l'OACI depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques.

17.3.41 Le Président du Comité exécutif note des divergences de vues parmi les États et propose qu'un groupe informel l'aide à élaborer la meilleure marche à suivre. Ce groupe informel, doté d'une représentation géographique appropriée (Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, France, Inde, Japon, Mexique, Nigéria, République de Corée, Royaume-Uni et Singapour), est institué par le Président du Comité exécutif pour faire avancer la rédaction de la résolution jointe à la note WP/262, gardant à l'esprit que toutes les autres notes de travail demeureront à l'ordre du jour. Le Comité note que d'autres États, à savoir l'Argentine, la Barbade, Cuba et l'Égypte, pourraient participer au groupe informel.

17.3.42 À la clôture de sa quatrième séance, un message vidéo du Secrétaire exécutif de la CCNUCC est présenté au Comité. Il souligne que l'OACI a ouvert la voie en élaborant un plan d'action mondial sur l'aviation internationale et les changements climatiques qui comporte un objectif d'amélioration du rendement énergétique de 2 pour cent par année à l'échelle mondiale, jusqu'à 2050. La CCNUCC indique que les synergies entre l'OACI et elle-même devraient être recherchées tout en respectant l'indépendance et le processus décisionnel distinct des deux organisations. Elle note aussi que le regroupement du principe des RCMD pour la CCNUCC et de celui de la non-discrimination pour l'OACI nécessiterait un respect mutuel entre les deux processus, une direction politique et un mode de pensée innovateur. La CCNUCC encourage l'Assemblée à agir en prenant des mesures hardies et en adoptant une résolution énergique sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Elle note

aussi que la transmission de renseignements au processus de la CCNUCC sur des mesures pratiques pour réguler les émissions constituerait une contribution significative de la part du secteur aux résultats de Cancun.

17.3.43 Le Président du Comité présente les résultats des travaux du groupe de travail informel et le rapport sur ce point. Le Président du Comité indique que le groupe informel s'est réuni plusieurs fois et a entrepris des délibérations en profondeur dans un véritable esprit de coopération. Le groupe a été en mesure de faire des progrès substantiels et de concilier la plupart des divergences. Cependant, il demeure certains points de désaccord et le texte proposé dans la Résolution 17/2 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques reflète le meilleur compromis que le Président du Comité ait pu obtenir.

17.3.44 La Résolution 17/2, qui résulte de l'actualisation des renseignements contenus dans les Appendices I, J, K et L de la Résolution A36/22, est donc présentée pour adoption.

**Résolution 17/2 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

*Soulignant de nouveau* le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

*Considérant* que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

*Constatant* qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 pour cent du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub>, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur,

*Considérant* qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

*Considérant* que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

*Considérant* que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, et son cinquième rapport d'évaluation, qui sera publié en 2014,

*Notant* que l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2° C,

*Reconnaissant* les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto,

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

*Reconnaissant* que la présente Résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC ou de son Protocole de Kyoto,

*Notant* que, conformément à la Résolution A36-22, la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques d'octobre 2009 (HLM-ENV/09) a approuvé le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, y compris des objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant, un panier de mesures et les moyens de mesurer les progrès réalisés,

*Reconnaissant* qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 pour cent par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et qu'il faudra envisager des objectifs plus ambitieux pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

*Notant* que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

*Notant* que la réunion HLM-ENV/09 a déclaré que l'OACI établirait pour l'aviation internationale un mécanisme de formulation d'un cadre de mesures fondées sur le marché en tenant compte des conclusions de la réunion HLM-ENV/9 et des résultats de la réunion COP15 de la CCNUCC ainsi que des résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI et de leurs appendices, afin de mener promptement ce mécanisme à bonne fin,

*Notant* que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

*Notant aussi* que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF),

*Reconnaissant* que les États font face à des circonstances différentes, qu'ils n'ont pas tous les mêmes capacités pour relever les défis posés par les changements climatiques et qu'il est indispensable de leur fournir le soutien nécessaire, particulièrement aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

*Affirmant* qu'il conviendrait de prendre des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,

*Affirmant* que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO<sub>2</sub> de 1,5 pour cent par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 pour en arriver, en 2050, à une réduction de 50 pour cent de ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire de surveiller les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante et d'en rendre compte,

*Reconnaissant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration d'une méthode commune de calcul des émissions de GES produites par les voyages aériens,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution 17/1, *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*, annule et remplace la Résolution A36-22 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. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère* :

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 pour cent par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 pour cent par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières aux États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu :

- a) des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement ;

- b) du fait que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront comment chaque pays pourra contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- c) du fait que certains États peuvent prendre des mesures plus ambitieuses avant 2020, ce qui peut compenser l'augmentation des émissions due à la croissance du transport aérien des États en développement ;
- d) de la maturité des marchés de l'aviation ;
- e) de la croissance durable de l'industrie de l'aviation internationale ;
- f) du fait que les émissions peuvent augmenter en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions ainsi que d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et mis en place ;

7. *Convient* d'examiner, à sa 38<sup>e</sup> session, l'objectif indiqué au § 5 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, de nouvelles études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

8. *Demande* au Conseil d'explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

9. *Encourage* les États à soumettre leurs plans d'action, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale ;

10. *Invite* les États qui choisissent de préparer des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2012, afin que l'Organisation puisse compiler les renseignements relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

11. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration des plans d'action nationaux, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs plans d'action à l'OACI ;

12. *Décide* qu'un seuil de minimis d'activités d'aviation internationale de 1 pour cent du total de tonnes-kilomètres payantes devrait s'appliquer à la présentation de plans d'action par les États, comme suit :

- a) il n'est pas attendu des États qui sont sous le seuil qu'ils présentent des plans d'action pour la réalisation des objectifs mondiaux ;
- b) il est attendu des États qui sont sous le seuil mais sont par ailleurs convenus de contribuer volontairement à la réalisation des objectifs mondiaux qu'ils présentent des plans d'action ;

13. *Demande* au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures fondées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe, pour examen à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;

14. *Prie instamment* les États de respecter les principes directeurs énumérés dans l'Annexe lors de l'élaboration de nouvelles MBM et de la mise en œuvre des MBM existantes pour l'aviation internationale, d'engager des consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;

15. *Décide* d'un seuil de minimis d'activités d'aviation internationale, conforme aux principes directeurs de l'Annexe, de 1 pour cent du total des tonnes-kilomètres payantes pour les MBM, comme suit :

- a) les exploitants d'aéronefs commerciaux des États qui sont sous le seuil devraient avoir droit à une dérogation pour l'application de MBM qui sont établies aux niveaux national, régional et mondial ;
- b) les États et régions qui mettent en œuvre des MBM peuvent aussi envisager d'accorder une dérogation à d'autres petits exploitants d'aéronefs ;

16. *Demande* au Conseil de revoir le seuil de minimis mentionné au § 15 pour les MBM, compte tenu des circonstances particulières des États et des incidences potentielles sur l'industrie et les marchés aéronautiques, et eu égard aux principes directeurs énumérés dans l'Annexe, d'ici la fin de 2011 ;

17. *Prie instamment* les États d'examiner les MBM existantes et prévues pour l'aviation internationale afin de s'assurer qu'elles cadrent avec les principes directeurs énumérés dans l'Annexe et avec les dispositions des § 15 et 16 ci-dessus ;

18. *Demande* au Conseil de continuer, avec l'appui des États membres et des organisations internationales, à explorer la faisabilité d'un programme MBM mondial en réalisant d'autres études sur les aspects techniques, les avantages pour l'environnement, les incidences économiques et les modalités d'exécution d'un tel programme, en tenant compte des résultats des négociations menées au sein de la CCNUCC et d'autres faits nouveaux à l'échelle internationale, et de rendre compte des progrès réalisés à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;

19. *Reconnaît* que les programmes volontaires de compensation constituent, à court terme, un moyen pratique de compenser les émissions de CO<sub>2</sub>, et *invite* les États à encourager les exploitants qui souhaitent prendre rapidement des mesures de compensation des émissions de carbone, particulièrement à utiliser des crédits provenant de programmes internationaux reconnus tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;

20. *Demande* au Conseil de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone achetées dans le cadre du transport aérien et de continuer à élaborer et à diffuser des meilleures pratiques et des outils, tels que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui aideront à harmoniser la mise en œuvre des programmes de compensation des émissions de carbone ;

21. *Demande* au Conseil de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États membres ;

22. *Demande* au Conseil :

- a) d'étudier, d'identifier et d'élaborer des processus et des mécanismes pour faciliter la fourniture d'une assistance technique et financière ainsi que pour faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités aux pays en développement, et de rendre compte de ses progrès à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- b) de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

23. *Demande* aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;
- b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;
- c) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;
- d) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- e) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États ;
- f) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;

- g) d'élaborer des actions de politique pour accélérer le développement, la distribution et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation ;
- h) de travailler de concert avec l'OACI et d'autres organismes internationaux pertinents pour échanger des informations et les meilleures pratiques ;
- i) d'envisager l'adoption de mesures pour appuyer la recherche et le développement dans le domaine des carburants d'aviation alternatifs durables, les investissements dans la culture de nouvelles matières premières et les installations de production, ainsi que les incitatifs pour stimuler la commercialisation et l'utilisation des carburants d'aviation alternatifs durables afin d'accélérer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation ;

24. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer d'élaborer et de tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer d'évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;
- e) d'élaborer une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les aéronefs avec une date cible de 2013 ;
- f) de développer les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et d'élaborer des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs ;
- g) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie à participer activement à d'autres travaux sur les carburants d'aviation alternatifs durables ;

- 
- h) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure requise par les carburants d'aviation alternatifs et d'incitatifs destinés à surmonter les obstacles initiaux du marché ;
  - i) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM, et d'intensifier ses efforts pour élaborer de nouveaux éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ;
  - j) d'insister sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'encourager les États et les parties prenantes à perfectionner la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;
  - k) de recenser des méthodes standard appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de demander aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic et la consommation de carburant ;
  - l) de demander aux États de continuer à appuyer les travaux de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ;
  - m) d'entreprendre une étude de l'application possible du MDP du Protocole de Kyoto pour l'aviation internationale ;
  - n) de surveiller et de diffuser, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les renseignements pertinents sur les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure ;
  - o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de demeurer à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation en lien avec cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques de gestion internes de la durabilité de l'Organisation.

-----

### Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser la limitation des émissions de GES de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à réaliser les objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples administrativement ;
- e) les MBM devraient être efficaces du point de vue des coûts ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO<sub>2</sub>, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de minimis ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États.