



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Protection de l'environnement

RAPPORT DU CONSEIL SUR LES MESURES FONDÉES SUR LE MARCHÉ CONCERNANT LES ÉMISSIONS DES MOTEURS D'AVIATION

SOMMAIRE

La présente note rend compte des travaux du Conseil concernant l'application de mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 8.

RÉFÉRENCES

A35-WP/77

A35-WP/56

Doc 9791, *Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif de la 33^e session de l'Assemblée*

Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*

Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*

Lettre AN 1/17.9-97/62 du 11 juin 1997

1. INTRODUCTION

1.1 En 2001, la 33^e session de l'Assemblée a orienté les travaux de l'Organisation en matière d'émissions des moteurs d'aviation. Entre autres, elle a demandé au Conseil «de continuer d'étudier des options de politique pour limiter ou réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, de formuler des propositions concrètes et de fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, en mettant en particulier l'accent sur l'utilisation de solutions techniques et tout en poursuivant l'examen de mesures fondées sur le marché, et en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés» [Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice H, paragraphe 3 b)].

1.2 Les mesures fondées sur le marché sont des outils de politique conçus pour réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle. Trois mesures fondées sur le marché ont été examinées par l'OACI, à savoir les mesures volontaires, les prélèvements liés aux émissions et l'échange de droits d'émissions. Chacune de ces mesures en est à un stade différent d'examen par l'Organisation, par exemple pour ce qui est des orientations OACI déjà existantes. À ce sujet, l'Assemblée a formulé un certain nombre de demandes plus détaillées adressées au Conseil dans sa Résolution A33-7, Appendice I, *Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation*. L'Assemblée a demandé au Conseil «de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques» (paragraphe 1) et d'«évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité» (paragraphe 2).

1.3 La présente note fournit des renseignements concernant ces trois types de mesures fondées sur le marché, exposant en bref les progrès réalisés depuis la 33^e session de l'Assemblée sur chacune de ces mesures, et indique la manière dont le Conseil se propose de poursuivre les travaux durant le triennat 2005-2007.

2. RENSEIGNEMENTS PERTINENTS AUX TROIS MESURES FONDÉES SUR LE MARCHÉ

2.1 Les travaux sur cette question ont en grande partie été conduits au sein du Comité de Conseil sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Ce comité a tenu sa sixième réunion (CAEP/6) en février 2004 et ses recommandations sur cette question ont par la suite été approuvées par le Conseil à sa 172^e session, en mai 2004.

2.2 S'il est vrai que les émissions de moteurs d'aviation ont potentiellement une incidence tant au niveau local qu'à l'échelle mondiale, les travaux sur les mesures fondées sur le marché se sont néanmoins concentrés sur l'incidence à l'échelle mondiale, conformément à l'accent que met la résolution de l'Assemblée. On est parti de l'hypothèse que les mesures fondées sur le marché viseraient les émissions de gaz carbonique (CO₂), tout en laissant ouverte la possibilité d'étendre ultérieurement les travaux à d'autres émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

2.3 Comme il est expliqué dans les considérants de la Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice H, le Protocole de Kyoto à la CCNUCC demande aux pays développés de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans le transport aérien, en passant par l'intermédiaire de l'OACI (Article 2.2). Étant donné que l'on savait déjà que certains États n'envisageaient pas de ratifier le Protocole de Kyoto, les paragraphes des dispositifs de la résolution se rapportant aux travaux futurs de l'OACI sur les émissions de moteurs d'aviation parlent de «processus de la CCNUCC» plutôt que de Protocole de Kyoto. Néanmoins, les faits nouveaux se rapportant au Protocole de Kyoto — notamment le fait qu'il n'est pas encore entré en vigueur et la question de savoir si cette entrée en vigueur aura lieu — ont bien entendu influé sur l'approche adoptée par certains États vis-à-vis des travaux relatifs aux mesures fondées sur le marché et, par conséquent, les progrès en la matière ont été plus lents que prévu.

2.4 Comme le demande la Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice I, les travaux relatifs aux mesures fondées sur le marché ont cherché à tenir compte des incidences potentielles pour les pays en développement et pour les pays développés. À cet égard, les pays en développement ont signalé que l'un des principes enchâssés dans la CCNUCC veut que les pays industrialisés prennent les devants pour s'attaquer au problème des émissions. Cela a donné lieu à des questions quant à savoir si les pays en développement devraient bénéficier en quelque sorte d'un traitement spécial dans la conception des mesures fondées sur le marché, par exemple en accordant des dérogations aux compagnies aériennes de ces pays et/ou sur les routes à destination et en provenance de ces pays. Cette question est en grande partie demeurée non résolue au niveau du CAEP, et le Conseil a demandé au CAEP d'accorder une haute priorité à ces questions dans la suite de ses travaux sur les échanges de droits d'émissions et les redevances liées aux émissions.

3. MESURES VOLONTAIRES

3.1 En 2001, l'Assemblée a encouragé les États à prendre des mesures à court terme pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale en prenant des mesures volontaires, et elle a enjoint le Conseil de faciliter ces mesures en élaborant des lignes directrices, notamment un accord volontaire type [Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice I, paragraphe 2 a)].

3.2 Le Comité CAEP a depuis élaboré un modèle d'accord — protocole d'entente que les États et autres parties intéressées pourraient utiliser, en parallèle avec les indications corrélatives sur les mesures volontaires visant à limiter ou réduire les émissions de CO₂. Le Conseil a approuvé une recommandation de la réunion CAEP/6 selon laquelle ces éléments devraient être introduits dans le site général de l'OACI pour diffusion auprès des États et des organisations intéressées.

3.3 Dans le cadre de ses travaux futurs, le CAEP assurera le suivi de la mise en œuvre des accords volontaires.

4. ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSIONS

4.1 En 2001, l'Assemblée a adopté l'idée de mettre au point un système ouvert d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale. Elle a demandé au Conseil de formuler à titre prioritaire des lignes directrices sur un système ouvert d'échange de droits d'émissions dans l'aviation internationale, centrées sur l'établissement de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, et comprenant des éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité, tout en garantissant la souplesse maximale possible compatible avec le processus de la CCNUCC [Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice I, paragraphe 2 c)].

4.2 Depuis 2001, d'importants faits nouveaux sont survenus dans le domaine des échanges de droits d'émissions. Dans le cadre du processus de la CCNUCC, les États se sont entendus sur certains des détails techniques des programmes d'échange de droits d'émissions se rapportant aux gaz à effet de serre. Dans l'intervalle, certains États et organismes régionaux ont annoncé qu'ils prévoyaient d'introduire des programmes d'échange de droits d'émissions. Actuellement, aucun de ces programmes ne prend en compte les émissions de l'aviation internationale.

4.3 Reconnaisant la complexité de la demande de l'Assemblée dans ce contexte de changement, le CAEP s'était fait assister par des consultants pour examiner un certain nombre d'options d'échange de droits d'émissions et leurs incidences. Une fois achevé, le rapport des consultants devrait

constituer une source précieuse de renseignements sur le concept d'échange de droits d'émissions en aviation, susceptibles de faciliter l'élaboration d'orientations à l'intention des États et des milieux aéronautiques.

4.4 À la lumière de ces travaux, la réunion CAEP/6 a examiné trois possibilités de mise en œuvre d'un système ouvert d'échange de droits d'émissions. Il recommanderait — et le Conseil l'a depuis approuvé — que d'autres travaux soient conduits en se concentrant sur deux approches. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits que les États et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États, conformément au processus de la CCNUCC.

5. REDEVANCES LIÉES AUX ÉMISSIONS

5.1 Le 9 décembre 1996, le Conseil avait adopté une déclaration de politique à caractère intérimaire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous forme d'une résolution par laquelle il prenait acte des divergences de vues des États sur ce sujet et recommandait vivement que tout prélèvement de ce type se présente sous forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient utilisés en premier lieu pour atténuer l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation (lettre AN 1/17.9-97/62). La Résolution A33-7, Appendice I, clarifiait de plus les instructions données au Conseil en indiquant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation de l'incidence environnementale des émissions de moteurs d'aviation, dans la mesure où ces coûts peuvent être adéquatement identifiés et directement imputés au transport aérien. En 2001, l'Assemblée a reconnu que cette résolution continuait d'être valide et a instamment prié le Conseil de conduire d'autres études et d'élaborer de nouvelles orientations [Résolution A33-7 de l'Assemblée, Appendice I, paragraphe 2 b)].

5.2 Pour donner suite à cette demande de l'Assemblée, le Comité CAEP a élaboré un projet de cadre de nouvelles orientations pour répondre aux questions qui pourraient se poser si certains États en venaient à mettre en place une redevance liée aux émissions de CO₂. Cependant, la réunion CAEP/6 n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur l'utilisation de ces orientations en raison d'un certain nombre de questions en suspens. La conclusion s'est dégagée que s'il y avait encore une marge pour de nouvelles études des points soulevés, on pouvait toutefois douter que le CAEP puisse résoudre ces problèmes dus à des divergences de vues sur des aspects essentiels sans de nouvelles orientations de la part du Conseil.

5.3 Le Conseil a depuis examiné cette question. Il a été noté que lorsqu'en 1996 les orientations actuelles du Conseil ont été adoptées, certains États ont indiqué qu'ils estimaient les redevances liées aux émissions souhaitables et qu'ils envisageraient d'en introduire, tandis que d'autres États n'avaient pas du tout l'intention de le faire. Ces positions divergentes ont été prises en compte dans les orientations de 1996. Aujourd'hui, ces divergences demeurent même si dans l'intervalle on est parvenu à une meilleure compréhension de la question. Il y a eu aussi de nouveaux développements qui influent sur la position de certains États. En particulier, certains pays industrialisés ont désormais pris de nouveaux engagements en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre.

5.4 Il faudrait résoudre un certain nombre de questions en suspens si l'on veut aller plus loin, notamment (l'ordre dans lequel les éléments sont énumérés ne reflète pas nécessairement leur importance) :

- a) si certains États introduisaient des redevances sur les émissions de CO₂, cette décision aurait des incidences néfastes sur d'autres États. Par exemple, les avantages dérivés du transport aérien pourraient être réduits et il pourrait y avoir augmentation des coûts de leurs compagnies aériennes. On s'inquiète en particulier des incidences sur les pays en développement (voir aussi le paragraphe 2.4);
- b) étant donné que les redevances sur les émissions de CO₂ se justifient par la nécessité de régler un problème environnemental à l'échelle mondiale, la question se pose de savoir comment chaque État utiliserait les fonds recueillis. Voilà qui diffère du cas des redevances environnementales destinées à régler un problème local (de bruit ou de qualité de l'air à l'échelon local), car dans ce cas on comprend mieux et on évalue plus facilement les fins auxquelles lesdites redevances sont employées;
- c) les rapports entre d'éventuelles redevances sur les émissions de CO₂ et les politiques actuelles de l'OACI en matière de redevances en général (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082) suscitent des questions qui ne sont pas encore totalement résolues. Par exemple, étant donné le principe de base des politiques de l'OACI selon lequel une redevance doit être rattachée au coût soit de la fourniture d'une installation ou d'un service, soit d'une mesure visant à atténuer un effet néfaste, les vues diffèrent en ce qui concerne les types de coûts qui pourraient être pris en compte dans la base de coût (par exemple, le coût des dommages réels ou le coût de l'atténuation ou de la prévention des incidences environnementales);
- d) étant donné le caractère mondial des gaz à effet de serre, il est probable qu'il sera difficile de faire en sorte qu'une redevance sur les émissions de CO₂ réponde au critère selon lequel les redevances liées aux émissions devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation de l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation, «dans la mesure où ces coûts peuvent être adéquatement identifiés et directement imputés au transport aérien» (voir le paragraphe 5.1);
- e) comme il est expliqué au paragraphe 1.2, l'Assemblée a souligné qu'il était important de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité. Les études entreprises jusqu'ici concernant les coûts et les avantages des redevances sur les émissions de CO₂ laissent place à des interprétations différentes mais suscitent des doutes pour ce qui est des coûts et des avantages;
- f) les vues diffèrent pour ce qui est de savoir si le projet de cadre de nouvelles orientations qui a été élaboré au titre du processus CAEP est suffisamment détaillé pour répondre aux divers problèmes auxquels les États seraient confrontés.

5.5 Le Conseil reconnaît qu'il sera probablement difficile de résoudre ces questions complexes et il a aussi noté que certaines nouvelles approches possibles ont été identifiées par le CAEP, même si ces idées ne sont pas mûres pour l'instant et nécessiteraient d'être élaborées plus avant. Le Conseil a conclu que de nouvelles études sont nécessaires, mais il a estimé qu'il était prématuré de prévoir le type d'études qu'il faudrait conduire avant que l'Assemblée n'examine cette question. Il a été demandé au Secrétaire général de présenter au Conseil, durant sa 173^e session, en novembre-décembre 2004, une note traçant les grandes lignes d'un programme complémentaire de développement et d'étude de cette question et d'autres questions connexes.

5.6 Étant donné les questions non résolues concernant les redevances sur les émissions de CO₂, le Conseil propose à l'Assemblée que les États soient découragés d'imposer de telles redevances jusqu'à ce que l'OACI ait mené ces nouvelles études. Les paragraphes 6.2 et 6.3 ci-après donnent des précisions à ce sujet.

6. PROJET DE TEXTE VISANT À REMPLACER LA RÉOLUTION A33-7, APPENDICE I, DE L'ASSEMBLÉE

6.1 La Résolution A33-7 actuelle de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* doit être revue et actualisée par la présente session de l'Assemblée. Compte tenu de cette nécessité, l'Appendice I existant, *Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation*, a été revu et actualisé, et il est soumis à l'examen de l'Assemblée dans l'appendice à la présente note de travail. (La Résolution A33-7 sera examinée dans son ensemble en rapport avec la note A35-WP/77.)

6.2 Se fondant sur son examen de la question (paragraphes 5.3 à 5.6 de la présente note), le Conseil souhaite appeler l'attention sur les amendements ci-après, qu'il est proposé d'apporter au texte sur les prélèvements liés aux émissions :

- a) dans le préambule, un nouveau paragraphe reconnaît que les études détaillées qui ont été menées afin de fournir des orientations supplémentaires aux États ont mis en évidence un grand nombre de questions non résolues au sujet desquelles les points de vue divergent;
- b) il est demandé au Conseil d'entreprendre d'autres études et d'élaborer des orientations supplémentaires, en accordant une attention particulière aux questions non résolues mises en évidence dans les études antérieures [alinéa 2 b) 5)];
- c) un nouveau paragraphe reconnaît que les lignes directrices de l'OACI en place ne permettent pas actuellement d'appliquer les redevances d'émissions de gaz à effet de serre [alinéa 2 b) 3)];
- d) pour décourager les États d'imposer des redevances sur les émissions de CO₂ (paragraphe 5.6 ci-dessus), l'alinéa 2 b) 3) existant, qui prie instamment les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions qui soient incompatibles avec les indications actuelles, serait rendu plus restrictif. La version amendée se limiterait à prier instamment les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions [alinéa renuméroté 2 b) 4)].

6.3 Une majorité des Représentants au Conseil a appuyé les amendements qui précèdent, mais les Représentants d'un certain nombre d'États européens ont exprimé un point de vue minoritaire sur cette question. Ces États ne sont pas convaincus que de nouvelles études pourraient vraiment aboutir à des résultats utiles. En outre, ils ne peuvent pas accepter les amendements décrits aux alinéas 6.2 c) et d) ci-dessus, préférant conserver le texte actuel de la Résolution A33-7, qui permet, au besoin, de prendre des mesures qui soient compatibles avec les indications existantes de l'OACI. Ils sont d'avis que la suppression de cette possibilité serait un pas en arrière pour l'Organisation et qu'elle pourrait miner la crédibilité de l'OACI dans le domaine des émissions. Dans ces conditions, ces États ont exprimé des réserves au sujet des amendements proposés concernant les prélèvements liés aux émissions et de

certaines autres propositions d'amendement de l'Appendice I [première phrase du paragraphe 2 et alinéas 2 a) 2) et 2 c) 2)].

7. **INCIDENCE FINANCIÈRE DES MESURES PROPOSÉES¹**

7.1 Il est prévu que les travaux proposés aux paragraphes 3, 4 et 5 seront entrepris avec les ressources disponibles au titre du Programme 3.6, Protection de l'environnement, du projet de budget-programme pour 2005-2007. Cependant, il est difficile de déterminer pour l'instant la mesure dans laquelle le Secrétariat serait appelé à contribuer aux études sur l'échange de droits d'émission (voir le paragraphe 4.4) et à tous travaux complémentaires concernant les redevances sur les émissions de CO₂ (voir le paragraphe 5.5), et des ressources supplémentaires pourraient être nécessaires.

8. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

8.1 L'Assemblée est invitée à prendre note du présent rapport et :

- a) à formuler observations et avis concernant les travaux de l'Organisation en matière d'application de mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile;
- b) à examiner le projet de texte présenté en appendice et destiné à remplacer l'actuel Appendice I de la Résolution A33-7 de l'Assemblée, en tenant compte des renseignements figurant dans la présente note et, en particulier, des questions soulevées aux paragraphes 6.2 et 6.3.

¹ Ces renseignements ne sont présentés que pour indiquer l'incidence financière estimée des mesures proposées. Les fonds qui seront affectés à ces mesures dépendront de la forme finale du Budget-Programme de l'Organisation pour 2005-2006-2007 approuvé par l'Assemblée.

APPENDICE

PROJET DE RÉVISION DE L'APPENDICE I DE LA RÉOLUTION A33-7 DE L'ASSEMBLÉE

Mesures fondées sur le marché, ~~relatives aux~~ concernant les émissions des moteurs d'aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'Appendice H à la présente résolution établit le contexte général dans lequel des options de politique, et notamment des mesures fondées sur le marché, sont considérées comme un moyen de limiter ou de réduire l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que les mesures fondées sur le marché sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause, et que la question des mesures fondées sur le marché pour protéger l'environnement, y compris des redevances ou taxes applicables au transport aérien, un système d'échange de droits d'émission ou des mesures volontaires, a été soulevée par exemple dans le contexte des mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre,

Considérant que le Principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (1992) dispose que «Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement.»,

Considérant que le Protocole de Kyoto traite différemment les émissions internationales et nationales provenant du secteur aéronautique, que les avantages potentiels de l'harmonisation du traitement des deux catégories d'émissions ont été notés et qu'il a été reconnu que certains États ou groupes d'États prennent déjà des mesures pour concevoir divers moyens de réduire les émissions de leurs secteurs nationaux, notamment les émissions de leurs aviations nationales,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce que «une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts»,

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux,

politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Notant que le Conseil a reçu ~~un rapport~~ **des rapports** du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sur des options possibles concernant l'utilisation de mesures fondées sur le marché pour la limitation ou la réduction des émissions des moteurs d'aviation, l'accent étant mis initialement sur le gaz carbonique, et que des travaux complémentaires sont prévus,

Notant ~~qu'il ressort des analyses réalisées par le CAEP qu'~~ **que d'autres études et orientations sont nécessaires en vue de l'utilisation d'un système ouvert d'échange des droits d'émission^{*} constitue une mesure économique et efficace pour la réduction ou la limitation à long terme des émissions de gaz carbonique provenant de** ~~pour~~ l'aviation civile internationale à long terme,

Notant ~~qu'~~ **que le CAEP a élaboré un modèle d'accord et des orientations correspondantes en vue de l'utilisation à court terme les de** mesures volontaires^{**} ~~pourraient constituer un premier pas vers des mesures futures visant à réduire davantage les émissions,~~ par les États et les parties intéressées,

~~*Reconnaissant* que des études complémentaires et d'autres éléments d'orientation sont nécessaires pour l'utilisation des prélèvements à court terme,~~

Reconnaissant que les études détaillées qui ont été menées afin de fournir des orientations supplémentaires aux États sur les prélèvements liés aux émissions ont mis en évidence un grand nombre de questions non résolues au sujet desquelles les points de vue divergent,

1. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales

*— Système dans lequel la quantité totale d'émissions serait plafonnée et les droits d'émission, sous forme de permis d'émettre du dioxyde de carbone, pourraient être vendus et achetés, de manière à réaliser les objectifs de réduction des émissions.

**— Mécanismes par lesquels l'industrie et les gouvernements conviennent d'une cible à atteindre et/ou d'une série de mesures destinées à réduire les émissions.

des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques; de formuler des propositions concrètes et de donner des avis le plus tôt possible à la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC);

2. *Encourage* les États et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à 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 et à prendre des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous, les États devant s'efforcer de prendre des mesures qui soient homogènes pour les émissions des aviations nationales et internationale :

a) Mesures volontaires

- 1) *Encourage* les États, et les autres parties concernées, à prendre des mesures ~~à court terme~~ pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée;
- 2) ~~*Demande instamment* au Conseil de faciliter ces mesures en formulant des lignes directrices (par exemple pour quantifier, surveiller et vérifier les réductions des émissions ou les mesures prises) au sujet de pareilles mesures, y compris un accord volontaire type, s'il y a lieu, au Secrétaire général de faciliter ces mesures en diffusant les lignes directrices élaborées par l'OACI à leur sujet, y compris un accord volontaire type et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises;~~

b) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Reconnaît* la validité permanente de la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions;
- 2) *Prie instamment* les États de suivre les indications actuelles figurant dans cette résolution;
- 3) *Reconnaît* que les lignes directrices de l'OACI en place ne permettent pas actuellement d'appliquer les redevances d'émissions de gaz à effet de serre;
- 3) 4) *Prie instamment* les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions ~~qui soient incompatibles avec les indications actuelles;~~
- 4) 5) ~~*Invite instamment le*~~ *Demande* au Conseil à d'entreprendre d'autres études et à d'élaborer ~~de nouvelles~~ des orientations supplémentaires sur le sujet, en accordant une attention particulière aux questions non résolues mises en évidence dans les études antérieures;

c) Échanges des droits d'émission

- 1) *Entérine* la poursuite de l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale;
- 2) *Demande* au Conseil de ~~formuler à titre prioritaire des lignes directrices sur un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale, centrées sur l'établissement de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, et comprenant des éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité; ces lignes directrices auront la souplesse maximale possible, tout en restant compatibles avec le processus de la CCNUCC~~ se concentrer sur deux approches dans la poursuite des travaux sur ce sujet. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits que les États et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États, conformément au processus de la CCNUCC. Dans les deux cas, le Conseil devrait s'assurer que les lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions établissent la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, comprenant des éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité.