

# MATÉRIEL DIDACTIQUE SUR UN RÈGLEMENT TYPE POUR AIDER LES ÉTATS À METTRE EN OEUVRE LE CORSIA

Août 2018

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
Contexte et objet du matériel didactique.....	1
Portée du matériel didactique et orientations pour son utilisation .....	1
RÈGLEMENT TYPE.....	2
Définitions .....	2
Chapitre 1. Dispositions générales.....	3
Chapitre 2. Surveillance des émissions de CO <sub>2</sub> .....	5
Chapitre 3. Déclaration des émissions de CO <sub>2</sub> et déclaration des émissions proprement dite.....	9
Chapitre 4. Exigences de vérification .....	12
Appendice 1. Contenu du plan de surveillance des émissions.....	15
Appendice 2. Méthodes de surveillance de la consommation de carburant .....	20
Appendice 3. Contenu d'une déclaration des émissions soumises par un exploitant d'avions à un État.....	25
Appendice 4. Informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions s'il réclame des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA.....	28
Appendice 5. Déclaration des émissions soumise par un État à l'OACI pour 2019 et 2020.....	31
Appendice 6. Déclaration des émissions soumise annuellement par un État à l'OACI après 2021 .....	32
Appendice 7. Informations supplémentaires à la déclaration des émissions soumise par un État à l'OACI et portant sur les carburants admissibles CORSIA.....	33
Appendice 8. Exigences applicables à la vérification.....	34
Appendice 9. Exigences applicables à un organisme de vérification .....	40

## INTRODUCTION

### Contexte et objet du matériel didactique

À sa 214<sup>e</sup> session en juin 2018, le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume IV, à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, qui contient les normes et pratiques recommandées (SARP) pour la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA). La date d'application de l'Annexe 16, Volume IV, est le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Le présent document contient du matériel didactique sur un règlement type visant à faciliter la mise en place d'un système réglementaire pour le CORSA dans les États membres de l'OACI, en conformité avec l'Annexe 16, Volume IV.

Le présent document est inspiré de l'Annexe 16, Volume IV, et du Doc 9501 de l'OACI, *Manuel technique environnemental*, Volume IV – *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*. Le règlement type ne vise ni à étoffer ni à rendre moins rigoureuses les prescriptions de l'Annexe 16, Volume IV, pour la mise en œuvre du CORSA.

Le règlement type ci-joint est inclus uniquement à titre d'exemple et les États membres de l'OACI peuvent s'en servir comme référence et ont toute latitude pour l'adapter aux besoins, cadre législatif et normes qui leur sont propres, de manière à répondre aux exigences du CORSA.

### Portée du matériel didactique et orientations pour son utilisation

Le présent matériel didactique a pour objet d'appuyer l'établissement de règlements nationaux pour la mise en œuvre dans les États membres de l'OACI d'un système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre du CORSA, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Plus particulièrement, le règlement type ci-joint porte sur les obligations administratives au titre du CORSA et sur les exigences de MRV, y compris le plan de surveillance des émissions et les exigences de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>, la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> et la déclaration des émissions proprement dite, ainsi que les exigences de vérification.

Le matériel didactique ne porte pas sur les dispositions concernant les exigences de compensation et les unités d'émissions applicables à partir de 2021.

Chaque fois qu'ils apparaissent dans le matériel didactique, [ÉTAT] renvoie à l'État membre de l'OACI et [l'AUTORITÉ], à l'entité qui a été désignée pour agir comme autorité administrative pour le CORSA dans cet État.

Le règlement type ci-joint n'est ni prescriptif ni d'application obligatoire et il ne doit en aucun cas être interprété comme prenant le pas sur les structures juridiques des États. Il vise à présenter à l'intention des États des textes types en vue de faciliter l'établissement d'arrangements réglementaires pour la mise en œuvre du CORSA. Au cours de l'élaboration du présent document, il a été reconnu que les prescriptions législatives nationales spécifiques pourraient ne pas être les mêmes pour tous les États et que ces derniers ont donc toute la latitude pour adapter le règlement type, selon qu'il convient, pour qu'il réponde à leurs propres besoins. Le règlement type n'annule ni ne remplace l'Annexe 16, Volume IV. Par ailleurs, il revient à chaque État de décider en fonction de sa législation nationale si les clauses du présent document devraient avoir le poids du droit primaire (p. ex. loi) ou d'un droit dérivé (p.ex. règlement, décret, protocole d'accord ou autre texte similaire).

-----

## RÈGLEMENT TYPE

### Définitions

Définitions

*Note relative au Règlement type – Bien que des définitions devraient être incluses dans les règlements des États, étant donné la diversité des lois et des règlements nationaux, il a été convenu de ne rien indiquer dans la présente section. Prière de consulter l'Annexe 16, Volume IV, pour déterminer les définitions à inclure dans le règlement national.*

## Chapitre 1. Dispositions générales

### Applicabilité

§1.1. Le présent chapitre s'appliquera à un exploitant d'avions attribué à [ÉTAT] selon la méthode décrite au §1.2.

### Attribution d'un exploitant d'avions à [ÉTAT]

§1.2. Un exploitant d'avions est considéré être attribué à [ÉTAT] au titre du présent Règlement dans les cas suivants :

- a) Lorsque l'exploitant d'avions dispose d'un indicatif de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui lui a été notifié par [ÉTAT] ;
- b) Lorsque l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI, mais qu'il détient un permis d'exploitation aérienne (ou un équivalent) valide délivré par [ÉTAT] ; ou
- c) Lorsque l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI ou ne détient pas de permis d'exploitation aérienne, mais qu'il est inscrit comme personne morale auprès de [ÉTAT]. S'applique aussi si l'exploitant d'avions est une personne physique et que [ÉTAT] est l'État de résidence et d'enregistrement.

§1.3. Si l'exploitant d'avions change d'indicatif OACI, de permis d'exploitation aérienne (ou l'équivalent) ou de lieu d'immatriculation juridique, et qu'il est ensuite attribué à un nouvel État sans établir une nouvelle entité ou une filiale, ce nouvel État devient alors l'État auprès duquel l'exploitant d'avions s'acquitte de ses obligations aux termes du CORSIA dès le début de la période de conformité suivante.

§1.4. [L'AUTORITÉ] veillera à ce qu'un exploitant d'avions soit correctement attribué selon la méthode décrite au § 1.2.

§1.5. L'exploitant d'avions disposant d'une filiale en propriété exclusive enregistrée légalement après de [ÉTAT] peut être traité comme un exploitant d'avions consolidé unique responsable de la conformité aux dispositions du présent Règlement, sous réserve d'approbation de [L'AUTORITÉ]. Des preuves seront fournies dans le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions (se reporter au Chapitre 2) pour démontrer que la filiale est en propriété exclusive.

§1.6. [L'AUTORITÉ] soumettra à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués au plus tard le 30 avril 2019, et par la suite, au plus tard le 30 novembre de chaque année. [L'AUTORITÉ] peut soumettre plus fréquemment à l'OACI des mises à jour de cette liste.

### Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions

§1.7. L'exploitant d'avions identifiera les vols internationaux qui lui sont attribués selon la méthode décrite au § 1.8.

§1.8. Un vol international particulier sera attribué à un exploitant d'avions comme suit :

a) *Indicatif OACI* : Lorsque la case 7 (identification de l'aéronef) du plan de vol contient l'indicatif OACI, ce vol sera attribué à l'exploitant d'avions à qui cet indicatif a été assigné ;

b) *Marques d'immatriculation* : Lorsque la case 7 (identification de l'aéronef) du plan de vol contient la marque de nationalité ou la

marque commune et la marque d'immatriculation d'un avion qui est explicitement indiquée dans un permis d'exploitation aérienne (ou l'équivalent) délivré par [ÉTAT], ce vol sera attribué à l'exploitant d'avions qui détient le permis (ou l'équivalent) ; ou

c) *Autre* : Lorsque l'exploitant d'avions assurant un vol n'a pas été identifié par les méthodes décrites à l'alinéa a) ou b), ce vol sera attribué au propriétaire de l'avion qui sera alors considéré comme l'exploitant de l'avion.

§1.9. À la demande de [L'AUTORITÉ], les propriétaires d'avions enregistrés auprès de [ÉTAT] fourniront tous les renseignements nécessaires à l'identification du véritable exploitant d'avions assurant le vol.

§1.10. L'exploitant d'avions peut déléguer à un tiers sous-traitant les obligations administratives découlant du présent Règlement. Le tiers sous-traitant ne fournira pas de services de

vérification à l'exploitant d'avions, tel que le prescrit le Chapitre 4. Dans tous les cas, la responsabilité de conformité continuera d'incomber à l'exploitant d'avions.

*Note relative au Règlement type – Le Règlement type ne traite pas du rôle de l'autorité, des processus administratifs ni des détails sur l'établissement d'accords bilatéraux entre les États ; l'Annexe 16, Volume IV, en fait mention.*

#### *Tenue des enregistrements*

§1.11. L'exploitant d'avions tiendra, pendant une période de 10 ans, des enregistrements démontrant la conformité aux exigences du présent Règlement.

§1.12. [L'AUTORITÉ] tiendra des enregistrements relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'exploitant d'avions par paire d'États durant la période 2019-2020 afin de calculer les exigences de compensation de l'exploitant d'avions durant les périodes de conformité 2030-2035.

-----

## Chapitre 2. Surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>

### Applicabilité

§2.1 Le présent chapitre s'appliquera aux exploitants d'avions attribués à [ÉTAT] qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO<sub>2</sub> supérieure à 10 000 tonnes par l'usage d'un ou de plusieurs avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols internationaux, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

§2.2 Le présent chapitre ne s'appliquera pas aux vols internationaux qui précèdent ou qui suivent un vol humanitaire, médical ou de lutte contre l'incendie, si ces vols sont effectués avec le même avion et qu'ils sont nécessaires à l'exécution des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre l'incendie connexes, ou au repositionnement ultérieur de l'avion pour l'activité suivante. L'exploitant d'avions devra présenter des preuves à l'appui de telles activités à l'organisme de vérification ou, sur demande, [L'AUTORITÉ].

§2.3 Le présent chapitre s'appliquera à un exploitant d'avions nouveau venu attribué à [ÉTAT], à compter de l'année durant laquelle il remplit les critères des § 2.1 et 2.2.

### Plan de surveillance des émissions

§2.4 L'exploitant d'avions soumettra un plan de surveillance des émissions à [L'AUTORITÉ] au plus tard le 28 février 2019.

§2.5 Le plan de surveillance des émissions contiendra les renseignements indiqués à l'Appendice 1.

§2.6 L'exploitant d'avions soumettra le plan de surveillance des émissions à [L'AUTORITÉ] dans le format prescrit par cette dernière.

§2.7 [L'AUTORITÉ] entrera en contact avec l'exploitant d'avions pour résoudre les problèmes non réglés constatés dans un plan de surveillance des émissions, et le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions sera soumis pour approbation par [L'AUTORITÉ] au plus tard le 30 avril 2019.

§2.8 [L'AUTORITÉ] décidera du niveau d'agrégation (c'est-à-dire, paire d'États ou paire d'aérodromes) selon lequel un exploitant d'avions rendra compte du nombre de vols internationaux et des émissions de CO<sub>2</sub>, et [L'AUTORITÉ] informera l'exploitant d'avions du niveau d'agrégation durant le processus d'approbation du plan de surveillance des émissions.

§2.9 Un exploitant d'avions nouveau venu soumettra à [L'AUTORITÉ] un plan de surveillance des émissions dans les trois mois qui suivent la date à laquelle il remplit les critères du présent chapitre.

§2.10 L'exploitant d'avions soumettra de nouveau à [L'AUTORITÉ] le plan de surveillance des émissions si une modification significative a été apportée aux informations figurant dans le plan.

§2.11 L'exploitant d'avions avisera [L'AUTORITÉ] de tout changement qui pourrait avoir une incidence sur la supervision de cette dernière (p. ex., changement de la désignation sociale ou de l'adresse), même si les modifications ne sont pas considérées comme significatives.

### Surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>

§2.12 L'exploitant d'avions surveillera et enregistrera sa consommation de carburant pour des vols internationaux, conformément à une méthode de surveillance admissible.

§2.13 L'exploitant d'avions soumettra à [l'AUTORITÉ] pour approbation la méthode qu'il utilise pour surveiller sa consommation de carburant.

§2.14 Une fois son plan de surveillance des émissions approuvé, l'exploitant d'avions appliquera la même méthode de surveillance admissible durant toute la période de conformité.

#### Période 2019-2020

§2.15 L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux, au regard de l'applicabilité du présent chapitre, sont égales ou supérieures à 500 000 tonnes appliquera une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'Appendice 2.

§2.16 L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux, au regard de l'applicabilité du présent chapitre, sont inférieures à 500 000 tonnes, soit appliquera une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, soit utilisera l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI.

§2.17 Si les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions dépassent le seuil de 500 000 tonnes en 2019, [l'AUTORITÉ] permettra à l'exploitant d'avions, à sa discrétion, de continuer à utiliser en 2020 la méthode de surveillance qu'il a choisie.

§2.18 Si, au 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'exploitant d'avions ne dispose pas de plan de surveillance des émissions approuvé, il surveillera et enregistrera ses émissions de CO<sub>2</sub> conformément à la méthode de surveillance admissible décrite dans le plan de surveillance des émissions qu'il a soumis ou qu'il soumettra à [l'AUTORITÉ].

§2.19 Si le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions est considéré comme incomplet et/ou incompatible avec la méthode admissible de surveillance de la consommation de carburant, [l'AUTORITÉ] approuvera alors, à sa discrétion, une autre méthode admissible de surveillance de la consommation de carburant au titre du plan de surveillance des émissions pour une période n'allant pas au-delà du 30 juin 2019.

§2.20 Si l'exploitant d'avions ne dispose pas d'informations suffisantes pour utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant, [l'AUTORITÉ] approuvera, à sa discrétion, l'utilisation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI pendant une période n'allant pas au-delà du 30 juin 2019.

#### Période 2021-2035

§2.21 L'exploitant d'avions, dont les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux soumis à des exigences de compensation sont égales ou supérieures à 50 000 tonnes, utilisera pour ces vols une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'Appendice 2. Pour les vols internationaux non soumis à des exigences de compensation, l'exploitant d'avions utilisera soit une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, soit l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI.

§2.22 L'exploitant d'avions, dont les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux soumis à des exigences de compensation sont inférieures à 50 000 tonnes, soit appliquera une méthode de surveillance de la consommation de carburant, soit utilisera l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI.

§2.23 Si les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions soumis à des exigences de compensation dépassent le seuil de 50 000 tonnes au cours d'une année donnée (y) aussi bien que durant l'année (y+1), l'exploitant d'avions soumettra un plan actualisé de surveillance des émissions avant le 30 septembre de l'année (y+2). À compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année (y+3), l'exploitant d'avions passera à une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites dans l'Appendice 2.

§2.24 Si les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux de l'exploitant d'avions soumis à des exigences de compensation descendent au-dessous du seuil de 50 000 tonnes au cours d'une année donnée (y), aussi bien que durant l'année (y+1), l'exploitant d'avions peut changer de méthode de surveillance le 1<sup>er</sup> janvier de l'année (y+3). Si l'exploitant d'avions décide de changer de méthode de surveillance, il soumettra un plan actualisé de surveillance des émissions avant le 30 septembre de l'année (y+2).

Calculs des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'usage de carburant d'aviation

§2.25 Lorsque la quantité de carburant embarquée est déterminée en unités de volume, l'exploitant d'avions appliquera une valeur de masse volumique du carburant pour en calculer la masse.

§2.26 L'exploitant d'avions enregistrera la masse volumique du carburant utilisée pour des raisons d'exploitation et de sécurité. Il peut s'agir de la valeur réelle ou d'une valeur standard de 0,8 kg par litre. L'exploitant d'avions décrira en détail dans le plan de surveillance des émissions, avec renvoi à ses documents pertinents, la procédure pour indiquer l'utilisation de la masse réelle ou standard.

§2.27 L'exploitant d'avions appliquant une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant déterminera la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux en utilisant la formule suivante :

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f$$

où

CO<sub>2</sub> = Émissions de CO<sub>2</sub> (en tonnes) ;

M<sub>f</sub> = Masse du carburant f utilisé (en tonnes) ;

FCF<sub>f</sub> = Facteur de conversion du carburant f donné, égal à 3,16 (en kg de CO<sub>2</sub>/kg de carburant) pour le carburant Jet-A/Jet-A1, et à 3,10 (en kg de CO<sub>2</sub>/kg de carburant) pour le carburant AvGas ou Jet-B.

*Note.*— Aux fins du calcul des émissions de CO<sub>2</sub>, la masse de carburant utilisé comprend l'ensemble des carburants d'aviation.

Suivi des réclamations en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

§2.28 L'exploitant d'avions qui envisage de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA devra utiliser un carburant admissible CORSIA répondant aux critères de durabilité du CORSIA, tels qu'ils sont définis dans le document de l'OACI intitulé « CORSIA — Critères de durabilité pour les carburants admissibles CORSIA » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

§2.29 L'exploitant d'avions qui envisage de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA ne devra utiliser que des carburants admissibles CORSIA fournis par des producteurs de carburants certifiés par un programme approuvé de certification de la durabilité, figurant dans le document de l'OACI intitulé « CORSIA — Programmes approuvés de certification de la durabilité », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI. Ces programmes de certification répondent aux

exigences du document de l'OACI intitulé « CORSIA — Conditions d'admissibilité et exigences pour les programmes de certification de la durabilité », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

§2.30 Si l'exploitant d'avions ne peut pas démontrer la conformité du carburant admissible CORSIA qu'il utilise aux critères de durabilité du CORSIA, le carburant ne sera alors pas considéré comme un carburant admissible CORSIA.

-----

### Chapitre 3. Déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> et déclaration des émissions proprement dite

§3.1 Le présent chapitre s'appliquera aux exploitants d'avions attribués à [ÉTAT] qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO<sub>2</sub> supérieure à 10 000 tonnes par l'usage d'un ou de plusieurs avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols internationaux, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

§3.2 Le présent chapitre ne s'appliquera pas aux vols internationaux qui précèdent ou qui suivent un vol humanitaire, médical ou de lutte contre l'incendie, si ces vols sont effectués avec le même avion et qu'ils sont nécessaires à l'exécution des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre l'incendie connexes, ou au repositionnement ultérieur de l'avion pour l'activité suivante. L'exploitant d'avions devra présenter des preuves à l'appui de telles activités à l'organisme de vérification ou, sur demande, à [L'AUTORITÉ].

§3.3 Le présent chapitre s'appliquera à un exploitant d'avions nouveau venu attribué à [ÉTAT], à compter de l'année durant laquelle il remplit les critères des § 3.1 et 3.2.

#### Déclaration des émissions de CO<sub>2</sub>

##### Émissions de CO<sub>2</sub> durant les périodes de déclaration de 2019 et 2020

§3.4 L'exploitant d'avions soumettra à [L'AUTORITÉ] une copie de la déclaration des émissions vérifiée et une copie du rapport de vérification connexe au plus tard le 31 mai de l'année civile qui suit la période de déclaration.

§3.5 Lorsque l'exploitant d'avions soumet des déclarations récapitulatives des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux durant la

période 2019-2020, incluant ceux des exploitants d'avions auxiliaires, des données désagrégées liées à chacun des exploitants auxiliaires seront jointes à la déclaration des émissions principale.

##### Émissions de CO<sub>2</sub> durant les périodes de déclaration 2021-2035

§3.6 L'exploitant d'avions soumettra à [L'AUTORITÉ] une copie de la déclaration des émissions vérifiée et une copie du rapport de vérification connexe au plus tard le 30 avril de l'année civile qui suit la période de déclaration.

#### Déclaration des émissions d'un exploitant d'avions

§3.7 La déclaration des émissions contiendra les renseignements indiqués à l'Appendice 3.

§3.8 L'exploitant d'avions soumettra la déclaration des émissions à [L'AUTORITÉ] dans le format prescrit par cette dernière.

§3.9 Une déclaration des émissions de l'exploitant d'avions sera soumise à [L'AUTORITÉ] pour approbation.

§3.10 Se fondant sur les déclarations des émissions, [L'AUTORITÉ] calculera la quantité totale annuelle moyenne d'émissions de CO<sub>2</sub> de chacun des exploitants d'avions durant la période 2019-2020 et elle informera l'exploitant d'avions de ce calcul au plus tard le 30 septembre 2021.

#### Publication des renseignements figurant dans les déclarations des émissions

§3.11 Dans les circonstances spécifiques où l'exploitant d'avions exerce ses activités entre un nombre très limité de paires d'États qui sont soumises à des exigences de compensation, et/ou

un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumises à des exigences de compensation, l'exploitant peut demander par écrit à [L'AUTORITÉ] que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'avions en indiquant les raisons pour lesquelles une telle publication serait préjudiciable à ses intérêts commerciaux. [L'AUTORITÉ] déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

§3.12 Dans certaines circonstances spécifiques où des données par paire d'États agrégées peuvent être attribuées à un exploitant d'avions particulier en raison du nombre très limité d'exploitants d'avions assurant des vols entre cette paire d'États, l'exploitant d'avions peut demander par écrit à [L'AUTORITÉ] que ces données ne soient pas publiées au niveau des paires d'États, en expliquant les raisons pour lesquelles une telle publication serait préjudiciable à ses intérêts commerciaux. [L'AUTORITÉ] déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

#### Déclaration des carburants admissibles CORSIA

§3.13 Les carburants échangés ou vendus à une tierce partie ne seront pas inclus dans la déclaration des carburants admissibles CORSIA soumise à [L'AUTORITÉ].

§3.14 L'exploitant d'avions qui participe à d'autres programmes de réduction des gaz à effet de serre (GES) doit en aviser [L'AUTORITÉ]. Cet avis doit comprendre une déclaration affirmant que les carburants admissibles CORSIA déclarés au titre du présent Règlement n'ont pas fait l'objet de réclamation au titre d'un autre programme de réduction des GES.

§3.15 L'exploitant d'avions peut réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

dans sa déclaration des émissions. Pour faire cette réclamation, il doit fournir les informations supplémentaires décrites à l'Appendice 4. Ces informations doivent provenir du point de mélange et comprendre des informations sur le carburant provenant du producteur de carburant pur (non mélangé) et celles du mélangeur de carburants.

§3.16 L'exploitant d'avions peut décider de la date de sa réclamation en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA pendant une période de conformité donnée pour tous les carburants admissibles CORSIA reçus d'un mélangeur durant cette période de conformité.

§3.17 Si l'exploitant d'avions achète du carburant auprès d'un fournisseur en aval du mélangeur de carburants (par exemple, auprès d'un distributeur, d'un autre exploitant d'avions, ou d'un concessionnaire à un aéroport), ce fournisseur fournira tous les documents requis pour permettre à l'exploitant d'avions de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA.

#### Déclaration de [L'AUTORITÉ] à l'OACI

§3.18 Pour ce qui est des émissions de CO<sub>2</sub> de 2019, [L'AUTORITÉ] communiquera à l'Organisation de l'aviation civile internationale, au plus tard le 31 août 2020, les informations telles qu'elles sont indiquées dans l'Appendice 5 et dans l'Appendice 7, s'il y a lieu.

§3.19 Pour ce qui est des émissions de CO<sub>2</sub> de 2020, [L'AUTORITÉ] communiquera à l'Organisation de l'aviation civile internationale, au plus tard le 31 août 2021, les informations telles qu'elles sont indiquées dans l'Appendice 5 et dans l'Appendice 7, s'il y a lieu.

§3.20 Pour ce qui est des émissions de CO<sub>2</sub> pour la période 2021-2035, [l'AUTORITÉ] communiquera à l'Organisation de l'aviation civile internationale, au plus tard le 31 juillet 2022 et, par la suite, au plus tard le 31 juillet de chaque année, les informations telles qu'elles sont indiquées dans l'Appendice 6 et dans l'Appendice 7, s'il y a lieu.

§3.21 Dans les cas où les § 3.11 et 3.12 s'appliquent, [l'AUTORITÉ] déterminera si les données sont confidentielles et informera aussi l'Organisation de l'aviation civile internationale de toutes données considérées confidentielles,

conformément aux § 3.11 et 3.12 qui figurent dans la déclaration à soumettre au plus tard le 31 août 2020.

§3.22 Toutes les données d'un exploitant d'avions qui sont considérées confidentielles conformément aux § 3.11 et 3.12 seront agrégées sans attribution à cet exploitant d'avions particulier et intégrées dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC): Renseignements et données aux fins de transparence », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

-----

## Chapitre 4. Exigences de vérification

§4.1. Le présent chapitre s'appliquera aux exploitants d'avions attribués à [ÉTAT] qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO<sub>2</sub> supérieure à 10 000 tonnes par l'usage d'un ou de plusieurs avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols internationaux, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

§4.2. Le présent chapitre ne s'appliquera pas aux vols internationaux qui précèdent ou qui suivent un vol humanitaire, médical ou de lutte contre l'incendie, si ces vols sont effectués avec le même avion et qu'ils sont nécessaires à l'exécution des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre l'incendie connexes, ou au repositionnement ultérieur de l'avion pour l'activité suivante. L'exploitant d'avions devra présenter des preuves à l'appui de telles activités à l'organisme de vérification ou, sur demande, à [L'AUTORITÉ].

§4.3. Le présent chapitre s'appliquera à un exploitant d'avions nouveau venu attribué à [ÉTAT], à compter de l'année durant laquelle il remplit les critères des § 4.1 et 4.2.

### Vérification d'une déclaration des émissions et soumission des déclarations pertinentes

§4.4. L'exploitant d'avions recrutera un organisme de vérification pour la vérification de sa déclaration des émissions.

§4.5. Un organisme de vérification effectuera la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2006 et aux dispositions pertinentes de l'Appendice 8.

§4.6. À la suite de la vérification de la déclaration des émissions par l'organisme de

vérification, l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront respectivement et de façon indépendante à [L'AUTORITÉ] une copie de la déclaration des émissions et du rapport de vérification correspondant, conformément au calendrier indiqué aux § 3.4 et 3.6.

§4.7. [L'AUTORITÉ] effectuera une vérification d'ordre de grandeur de la déclaration des émissions.

§4.8. Afin de faciliter les vérifications d'ordre de grandeur et d'assurer que les données communiquées sont complètes et, s'il y a lieu, d'appuyer la mise en œuvre des exigences du présent Règlement, [L'AUTORITÉ] partagera, après accord avec l'Autorité administrative d'un autre État, des données et des informations particulières figurant dans la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions assurant des vols à destination et en provenance de l'État demandeur.

§4.9. [L'AUTORITÉ] informera les exploitants d'avions visés des demandes de partage de données soumises. À moins d'accord entre deux États, ces renseignements ne seront pas divulgués à de tierces parties.

§4.10. Sur réception d'une demande d'information, [L'AUTORITÉ] indiquera le nom de l'organisme de vérification recruté pour vérifier chaque déclaration des émissions.

### Exigences applicables aux organismes de vérification et aux organismes nationaux d'accréditation

§4.11. Pour qu'il soit admissible à vérifier la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions, un organisme de vérification sera accrédité selon la norme ISO 14065:2013 et les

dispositions pertinentes de l'Appendice 9 par un organisme national d'accréditation.

§4.12. Un organisme national d'accréditation fonctionnera conformément à la norme ISO/IEC 17011.

§4.13. [L'AUTORITÉ] soumettra à l'OACI la liste des organismes de vérification accrédités auprès de [ÉTAT] au plus tard le 30 avril 2019, et par la suite, au plus tard le 30 novembre de chaque année. [L'AUTORITÉ] peut soumettre plus fréquemment à l'OACI des mises à jour de cette liste.

#### Vérification des carburants admissibles CORSIA

§4.14. Les factures d'achat de carburant, les rapports de transaction, la documentation sur le contenu du mélange et les attestations de durabilité constituent les preuves documentaires aux fins de la vérification et de l'approbation des réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA.

§4.15. L'exploitant d'avions s'assurera que lui-même, ou son représentant désigné, dispose des droits d'audit des dossiers de production des carburants admissibles CORSIA qu'il achète.

#### Données manquantes et correction des erreurs

§4.16. L'exploitant d'avions corrigera les problèmes constatés dans son système de gestion de données et d'informations, en temps utile, afin de combler le manque de données et d'atténuer les failles du système.

§4.17. L'exploitant d'avions qui applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant comblera le manque de données en utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI, à condition que les manques de données constatés durant une

période de conformité ne dépassent pas les seuils indiqués ci-après :

a) période 2019-2020 : 5 % des vols internationaux ;

b) période 2021-2035 : 5 % des vols internationaux soumis à des exigences de compensation.

§4.18. Si l'exploitant d'avions constate que les données manquantes dépassent le seuil indiqué au § 4.17, il prendra contact avec [L'AUTORITÉ] afin de prendre les mesures correctives nécessaires.

§4.19. Si le seuil est dépassé, l'exploitant d'avions indiquera le pourcentage de vols internationaux pour la période 2019-2020, ou de vols soumis à des exigences de compensation pour la période 2021-2035, pour lesquels des données sont manquantes, et il fournira une explication dans sa déclaration annuelle des émissions à [L'AUTORITÉ].

§4.20. L'exploitant d'avions comblera tous les manques de données, et corrigera les erreurs systématiques et les écarts, avant de soumettre sa déclaration des émissions.

§4.21. Si l'exploitant d'avions ne fournit pas de déclaration annuelle des émissions conformément au calendrier, [L'AUTORITÉ] communiquera avec lui pour obtenir les informations nécessaires. Si cette démarche ne donne pas de résultat, [L'AUTORITÉ] estimera les quantités d'émissions annuelles de l'exploitant d'avions en utilisant les meilleurs outils et informations à sa disposition, tels que l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI.

§4.22. Si une erreur est constatée dans les déclarations des émissions de l'exploitant

d'avions par [L'AUTORITÉ], par l'organisme de vérification ou par l'exploitant d'avions après que les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> ont été communiquées à l'OACI, [L'AUTORITÉ] mettra à jour les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> communiquées pour corriger cette erreur. [L'AUTORITÉ] évaluera les incidences concernant les exigences de compensation de l'exploitant d'avions des années antérieures et,

s'il y a lieu, elle apportera des modifications pour compenser l'erreur durant la période de conformité où l'erreur a été détectée.

§4.23. [L'AUTORITÉ] avisera l'OACI d'une erreur constatée dans la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> de l'exploitant d'avions et du résultat découlant de la modification apportée.

-----

## Appendice 1 : Contenu du plan de surveillance des émissions

### 1. INTRODUCTION

Le plan de surveillance des émissions d'un exploitant d'avions contiendra les informations indiquées dans la section 2 du présent appendice.

### 2. CONTENU DU PLAN DE SURVEILLANCE DES ÉMISSIONS

*Note.*— Un modèle de plan de surveillance des émissions (de l'exploitant d'avions à l'État) est présenté à l'Appendice 1 du Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV — Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA).

#### 2.1 Identification de l'exploitant d'avions

2.1.1 Nom et adresse de l'exploitant d'avions ayant la responsabilité juridique.

2.1.2 Information sur l'attribution de l'exploitant d'avions à un État :

- a) **Indicatif OACI** : Indicatif(s) OACI utilisé(s) aux fins de contrôle de la circulation aérienne, indiqué(s) dans le Doc 8585 — *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*.
- b) **Permis d'exploitation aérienne** : Si l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI, soumettre une copie du permis d'exploitation aérienne.
- c) **Lieu d'immatriculation juridique** : Si l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI et qu'il ne détient pas de permis d'exploitation aérienne, indiquer le lieu d'immatriculation juridique de l'exploitant d'avions.

2.1.3 Détails sur la structure de propriété en relation avec tous les autres exploitants d'avions assurant des vols internationaux, incluant l'identification de l'exploitant d'avions comme société mère d'autres exploitants d'avions assurant des vols internationaux comme société filiale d'un (ou de plusieurs) autre(s) exploitant(s) d'avions assurant des vols internationaux, et/ou comme ayant une société mère et/ou des filiales qui sont des exploitants d'avions assurant des vols internationaux.

2.1.4 Si un exploitant d'avions dans une relation société mère-filiale souhaite être considéré comme un exploitant d'avions unique aux fins du présent Règlement, une confirmation sera fournie indiquant que la société mère et les filiales sont attribuées à [ÉTAT] et que les sociétés filiales sont détenues entièrement par la société mère.

2.1.5 Coordonnées de la personne responsable du plan de surveillance des émissions au sein de la société de l'exploitant d'avions.

2.1.6 Description des activités de l'exploitant d'avions (p. ex. services réguliers/non réguliers, passagers/fret/affaires, et périmètre géographique de l'exploitation).

## 2.2 Données sur la flotte et l'exploitation

2.2.1 Liste des types d'avion et des types de carburant (p. ex. Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas) utilisés dans les avions assurant des vols internationaux au moment de la soumission du plan de surveillance des émissions, sachant que les listes peuvent être modifiées avec le temps. La liste inclura les éléments suivants :

- a) types d'avion avec une masse maximale au décollage certifiée égale ou supérieure à 5 700 kg et nombre d'avions par type, incluant les avions en propriété ou loués ;

*Note 1.*— Les types d'avion figurent dans le Doc 8643 — Indicateurs de types d'aéronef.

*Note 2.*— L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI pourrait tirer parti de la fonctionnalité du CERT pour identifier les types d'avion applicables.

- b) type(s) de carburant utilisé(s) par les avions (p. ex. Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas).

*Note.* — L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI n'a pas besoin de préciser le type de carburant utilisé par ses avions.

2.2.2 Informations utilisées pour attribuer des vols internationaux aux exploitants d'avions :

- a) **Indicatif OACI** : Liste des indicateurs OACI utilisés à la case 7 des plans de vol de l'exploitant d'avions.
- b) **Marques d'immatriculation** : Si l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI, soumettre une liste de la marque de nationalité ou la marque commune, et la marque d'immatriculation des avions qui sont indiquées explicitement dans le permis d'exploitation aérienne (ou l'équivalent) et utilisées à la case 7 des plans de vol de l'exploitant d'avions.

2.2.3 Procédures sur le suivi des modifications de la flotte d'avions et de la consommation de carburant et leur intégration subséquente dans le plan de surveillance des émissions

2.2.4 Procédures sur le suivi des vols spécifiques d'un avion pour assurer la complétude de la surveillance.

2.2.5 Procédures pour déterminer les vols d'avion qui sont soumis aux exigences du Chapitre 4.

*Note.*— L'exploitant d'avions qui se sert de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI pourrait tirer parti de la fonctionnalité du CERT pour identifier les vols internationaux, dans la mesure où tous les vols (intérieurs et internationaux) effectués durant l'année de déclaration sont saisis comme données d'entrée dans l'outil.

2.2.6 Liste des États vers lesquels l'exploitant d'avions effectue des vols internationaux au moment de la soumission initiale du plan de surveillance des émissions.

*Note.*— L'exploitant d'avions qui utilise la fonction d'estimation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI pour déterminer son admissibilité à utiliser le CERT pourrait utiliser les données de sortie de l'outil (à savoir, la liste des États) comme données d'entrée dans la soumission du plan de surveillance des émissions.

2.2.7 Procédures pour déterminer les vols internationaux soumis aux exigences de compensation du CORSIA.

*Note.— L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI pourrait tirer parti de la fonctionnalité du CERT pour identifier les vols soumis à des exigences de compensation durant une année de conformité donnée, dans la mesure où il utilise la bonne version du CERT (c'est-à-dire la version de l'année de conformité).*

2.2.8 Procédures pour déterminer les vols intérieurs et/ou les vols internationaux, humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie qui ne seraient pas soumis aux exigences du Chapitre 4.

### **2.3 Méthodes et moyens de calculer les émissions provenant des vols internationaux**

#### 2.3.1 Méthodes et moyens d'établir les émissions moyennes durant la période 2019-2020

2.3.1.1 Si l'exploitant d'avions répond aux critères d'admissibilité du § 2.16 et décide d'utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI, il devra fournir les informations ci-après :

- a) une estimation des émissions de CO<sub>2</sub> pour tous les vols internationaux auxquels s'appliquent les exigences des Chapitres 2, 3 ou 4 pour 2019 accompagnée d'indications sur la méthode de calcul de l'estimation ;
- b) la méthode suivie pour saisir les données dans l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI :
  - Méthode de la distance orthodromique ; ou
  - Méthode du temps cale à cale.

*Note. – Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV — Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), contient des orientations sur l'estimation des émissions de CO<sub>2</sub> pour 2019.*

2.3.1.2 Si l'exploitant d'avions répond aux critères d'admissibilité du § 2.15 ou décide d'utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'Appendice 2, il devra fournir les informations ci-après :

- a) la Méthode de surveillance de la consommation de carburant qui sera appliquée :
  - Méthode A;
  - Méthode B;
  - Cale à cale ;
  - Carburant embarqué ; ou
  - Attribution de carburant par temps cale à cale ;
- b) si l'exploitant d'avions applique différentes méthodes de surveillance de la consommation de carburant pour différents types d'avion, il devra préciser quelle méthode est appliquée à quel type d'avion ;
- c) les informations sur les procédures de détermination et d'enregistrement des valeurs de la masse volumique du carburant (standard ou réelles) utilisées pour des raisons opérationnelles ou de

sécurité, et un renvoi aux documents pertinents de l'exploitant d'avions ;

- d) les systèmes et les procédures de surveillance de la consommation de carburant des avions en propriété et des avions loués. Si l'exploitant d'avions a choisi la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, il soumettra des informations sur les systèmes et les procédures utilisés pour établir les taux moyens de consommation de carburant décrits à l'Appendice 2.

2.3.1.3 Si l'exploitant d'avions est une société mère ou une société filiale et souhaite être considéré comme un exploitant d'avions unique aux fins du présent Règlement, il devra indiquer les procédures qui seront appliquées pour maintenir des enregistrements distincts du carburant consommé et des émissions ayant fait l'objet d'une surveillance des diverses entités commerciales durant la période 2019-2020. Ces informations serviront à établir les quantités moyennes d'émissions durant la période 2019-2020 pour la société mère et la (les) société(s) filiale(s).

### 2.3.2 Méthodes et moyens de surveillance des émissions et de conformité à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021

2.3.2.1 Si l'exploitant d'avions assure des vols internationaux mais que ceux-ci ne sont pas soumis à des exigences de compensation, il devra préciser s'il envisage d'utiliser les méthodes de surveillance de la consommation de carburant ou l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement à l'Appendice 2.

2.3.2.2 Si l'exploitant d'avions répond aux critères d'admissibilité du § 2.22 et décide d'utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI, il devra fournir les informations ci-après :

- a) une estimation des émissions de CO<sub>2</sub> de tous les vols internationaux soumis à des exigences de compensation pour l'année précédant le début de la surveillance des émissions (par exemple, une estimation des émissions de 2020 aux fins de surveillance en 2021), ainsi que des informations sur la méthode de calcul de la consommation de carburant et de l'estimation des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- b) la méthode suivie pour saisir les données dans l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI :
- Méthode de la distance orthodromique ; ou
  - Méthode du temps cale à cale.

2.3.2.3 Si l'exploitant d'avions répond aux critères d'admissibilité du § 2.21 ou décide d'utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'Appendice 2, il devra fournir les informations ci-après :

- a) la méthode de surveillance de la consommation de carburant qui sera appliquée :
- Méthode A;
  - Méthode B;
  - Cale à cale ;
  - Carburant embarqué ; ou
  - Attribution de carburant par temps cale à cale ;
- b) si l'exploitant d'avions applique différentes méthodes de surveillance de la consommation de carburant pour différents types d'avion, il devra préciser quelle méthode est appliquée à quel type d'avion ;

- c) les informations sur les procédures de détermination et d'enregistrement des valeurs de la masse volumique du carburant (standard ou réelles) utilisées pour des raisons opérationnelles ou de sécurité, et un renvoi aux documents pertinents de l'exploitant d'avions ;
- d) les systèmes et les procédures de surveillance de la consommation de carburant des avions en propriété et des avions loués. Si l'exploitant d'avions a choisi la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, il soumettra des informations sur les systèmes et les procédures utilisés pour établir les taux moyens de consommation de carburant, tel que le décrit l'Appendice 2.

2.3.2.4 Si l'exploitant d'avions utilise une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont définies à l'Appendice 2, il indiquera s'il envisage d'utiliser le CERT du CORSIA de l'OACI pour les vols internationaux qui sont visés par la surveillance des émissions mais non par des exigences de compensation. Dans ce cas, l'exploitant d'avions indiquera également la méthode choisie pour la saisie des données dans le CERT du CORSIA de l'OACI (soit la méthode de la distance orthodromique ou la méthode du temps cale à cale).

## **2.4 Gestion des données, flux et contrôle de données**

2.4.1 L'exploitant d'avions fournira les informations ci-après :

- a) rôles, responsabilités et procédures pour la gestion des données ;
- b) procédures pour combler les manques de données et corriger les valeurs erronées, incluant ;
  - 1) sources secondaires de référence utilisées comme remplacement ;
  - 2) méthode de rechange en l'absence de source secondaire de référence ;
  - 3) pour les exploitants d'avions appliquant une méthode de surveillance de la consommation de carburant, informations sur les systèmes et les procédures pour détecter les manques de données et déterminer si le seuil de 5 % de données importantes manquantes a été atteint ;
- c) plan de documentation et de tenue des enregistrements ;
- d) évaluation des risques liés aux processus de gestion de données et moyens de contrer les risques importants ;
- e) procédures de révision du plan de surveillance des émissions et de nouvelle soumission des parties pertinentes à [ÉTAT] en cas de modification significative ;
- f) procédures pour indiquer dans la déclaration des émissions des avis de modification non significative qui appellent l'attention de [ÉTAT] ;
- g) diagramme de flux de données résumant le système utilisé pour enregistrer et garder les données liées à la surveillance et à la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub>.

-----

## Appendice 2. Méthodes de surveillance de la consommation de carburant

### 1. INTRODUCTION

*Note.* — Les procédures décrites dans le présent appendice portent sur la surveillance de la consommation de carburant d'aviation par les exploitants d'avions. Les méthodes proposées sont représentatives des pratiques établies les plus précises.

Pour être autorisée, toute procédure équivalente à celles détaillées dans le présent appendice doit avoir fait l'objet d'une demande préalable et d'une autorisation de [ÉTAT].

### 2. MÉTHODES DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

2.1 À l'exception des exploitants d'avions autorisés à utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI, l'exploitant d'avions choisira une méthode de surveillance de la consommation de carburant parmi les suivantes :

- a) Méthode A;
- b) Méthode B;
- c) Cale à cale ;
- d) Quantité de carburant embarquée ; ou
- e) Attribution de carburant par temps cale à cale.

#### 2.2 Méthode A

2.2.1 Pour calculer la consommation de carburant selon la Méthode A, l'exploitant d'avions appliquera la formule suivante :

$$F_N = T_N - T_{N+1} + U_{N+1}$$

où :

- $F_N$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (=vol  $N$ ) déterminée par la Méthode A (en tonnes) ;
- $T_N$  = Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) (en tonnes) ;
- $T_{N+1}$  = Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant (à savoir, vol  $N+1$ ) (en tonnes) ;
- $U_{N+1}$  = Somme des quantités de carburant embarquées pour le vol suivant (à savoir, vol  $N+1$ ) mesurées en volume et multipliées par une valeur de masse volumique (en tonnes).

*Note 1.* — Voir les exigences des § 2.23 et 2.24 concernant les valeurs de la masse volumique du carburant.

*Note 2.* — La quantité  $U_{N+1}$  de carburant embarquée est déterminée par les mesures du fournisseur de carburant, indiquées dans les avis de livraison de carburant ou les factures pour chaque vol.

*Note 3.* — Il importe de noter que, pour assurer la complétude des données, il faut disposer non seulement des données produites durant le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ), mais aussi les données produites par le vol suivant (à savoir, vol  $N+1$ ). Ceci est particulièrement important lorsqu'un vol intérieur est suivi d'un vol international, ou vice versa. Pour éviter les manques de données, il est donc recommandé de toujours enregistrer la quantité de carburant cale à cale ou la quantité de carburant

*dans les réservoirs après tous les ravitaillements de carburant pour les vols des avions utilisés pour des vols internationaux. Pour les mêmes raisons, il convient de collecter les données sur les quantités de carburant embarquées pour tous les vols de ces avions, avant de décider lesquels de ces vols sont internationaux.*

2.2.2 Un exploitant d'avions effectuant, sur une base ad hoc, des vols attribués à un autre exploitant d'avions communiquera à ce dernier les quantités mesurées de carburant selon la Méthode cale à cale.

2.2.3 S'il n'y a pas de chargement de carburant pour un vol donné, ni pour le vol suivant, la quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion ( $T_N$  ou  $T_{N+1}$ ) sera déterminée à l'enlèvement des cales pour le vol considéré ou le vol suivant. Dans certains cas exceptionnels, la variable  $T_{N+1}$  ne peut être déterminée. C'est le cas où un avion exécute des activités autres qu'un vol, incluant les cas où il fait l'objet d'un entretien majeur avec vidage des réservoirs après le vol considéré. Dans de tels cas, l'exploitant d'avions peut remplacer la quantité «  $T_{N+1} + U_{N+1}$  » par la quantité de carburant qui reste dans les réservoirs au début de l'activité suivante de l'avion, ou celle qui reste dans les réservoirs à la pose des cales, telle qu'elle est enregistrée dans les livrets techniques.

### 2.3 Méthode B

2.3.1 Pour calculer la consommation de carburant selon la Méthode B, l'exploitant d'avions appliquera la formule suivante :

$$F_N = R_{N-1} - R_N + U_N$$

où :

- $F_N$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) déterminée par la Méthode B (en tonnes) ;
- $R_{N-1}$  = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion à la fin du vol précédent (à savoir, vol  $N-1$ ) avec les cales en place avant le vol considéré (en tonnes) ;
- $R_N$  = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion à la fin du vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) avec les cales en place après le vol (en tonnes) ;
- $U_N$  = Quantité de carburant embarquée pour le vol considéré, mesurée en volume et multipliée par une valeur de masse volumique (en tonnes).

*Note 1. — Voir les exigences des § 2.25 et 2.26 concernant les valeurs de la masse volumique du carburant.*

*Note 2. — La quantité de carburant embarquée est déterminée par les mesures du fournisseur de carburant, indiquées dans les avis de livraison de carburant ou les factures pour chaque vol.*

*Note 3. — Il importe de noter que, pour assurer la complétude des données, il faut disposer non seulement des données produites durant le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ), mais aussi les données produites par le vol précédent (à savoir, vol  $N+1$ ). Ceci est particulièrement important lorsqu'un vol intérieur est suivi d'un vol international, ou vice versa. Pour éviter les manques de données, il est donc recommandé de toujours enregistrer la quantité de carburant restant dans les réservoirs après le vol ou la quantité de carburant dans les réservoirs après tous les ravitaillements de carburant pour les vols d'un avion utilisé pour des vols internationaux. Pour les mêmes raisons, il convient de collecter les données sur les quantités de carburant embarquées pour tous les vols de ces avions, avant de décider lesquels de ces vols sont internationaux.*

2.3.2 Un exploitant d'avions effectuant, sur une base ad hoc, des vols attribués à un autre exploitant d'avions communiquera à ce dernier les quantités mesurées de carburant selon la Méthode cale à cale.

2.3.3 Lorsqu'un avion n'accomplit pas de vol avant le vol considéré (par exemple si le vol considéré a lieu après une révision ou une maintenance majeure), l'exploitant d'avions peut remplacer la quantité  $R_{N-1}$  par la quantité de carburant qui reste dans les réservoirs à la fin de l'activité précédente de l'avion, telle qu'elle est enregistrée dans les livrets techniques.

## 2.4 Cale à cale

2.4.1 Pour calculer la consommation de carburant selon la Méthode cale à cale, l'exploitant d'avions appliquera la formule suivante :

$$F_N = T_N - R_N$$

où :

- $F_N$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (=vol  $N$ ) déterminée par la Méthode cale à cale (en tonnes) ;
- $T_N$  = Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion à l'enlèvement des cales pour l'exécution du vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) (en tonnes) ;
- $R_N$  = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion à la pose des cales après le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) (en tonnes).

## 2.5 Carburant embarqué

2.5.1 Dans le cas des vols avec chargement de carburant, et à moins que le vol suivant n'ait pas de chargement de carburant, l'exploitant d'avions calculera la consommation de carburant selon la Méthode du carburant embarqué en appliquant la formule ci-après :

$$F_N = U_N$$

où :

- $F_N$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) déterminée à partir de la quantité de carburant embarquée (en tonnes) ;
- $U_N$  = Quantité de carburant embarquée pour le vol considéré, mesurée en volume et multipliée par une valeur de masse volumique (en tonnes).

*Note 1. — Voir les exigences des § 2.25 et 2.26 concernant les valeurs de la masse volumique du carburant.*

2.5.2 Pour les vols sans chargement de carburant (à savoir, vol  $N+1$ , ..., vol  $N+n$ ), l'exploitant d'avions appliquera la formule ci-après pour attribuer la consommation de carburant provenant du chargement de carburant précédent (à savoir, vol  $N$ ) proportionnellement au temps cale à cale :

$$F_N = U_N * \left[ \frac{BH_N}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

$$F_{N+1} = U_N * \left[ \frac{BH_{N+1}}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

$$F_{N+n} = U_N * \left[ \frac{BH_{N+n}}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

où :

$F_N$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) déterminée à partir de la quantité de carburant embarquée (en tonnes) ;

$F_{N+1}$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol suivant (à savoir, vol  $N+1$ ) déterminée à partir de la quantité de carburant embarquée (en tonnes) ;

...

$F_{N+n}$  = Quantité de carburant utilisée pour le vol ultérieur (à savoir, vol  $N+n$ ) déterminée à partir de la quantité de carburant embarquée (en tonnes) ;

$U_N$  = Quantité de carburant embarquée pour le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) (en tonnes) ;

$BH_N$  = Temps cale à cale pour le vol considéré (à savoir, vol  $N$ ) (en heures) ;

$BH_{N+1}$  = Temps cale à cale pour le vol suivant (à savoir, vol  $N+1$ ) (en heures) ;

...

$BH_{N+n}$  = Temps cale à cale pour le vol ultérieur (à savoir, vol  $N+n$ ) (en heures).

*Note.* — La quantité de carburant embarquée est déterminée par les mesures du fournisseur de carburant, indiquées dans les avis de livraison de carburant ou les factures pour chaque vol.

## 2.6 Attribution de carburant par temps cale à cale

### 2.6.1 Calcul des taux moyens de consommation de carburant

2.6.1.1 S'il peut faire une distinction nette entre les chargements de carburant des vols intérieurs et ceux des vols internationaux, l'exploitant d'avions calculera le taux moyen de consommation de carburant pour chaque type d'avion en additionnant toutes les quantités de carburant effectivement embarquées sur les vols internationaux et en divisant la somme par le total de tous les temps cale à cale des vols internationaux pour une année donnée, selon la formule ci-après :

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

où :

$AFBR_{AO,AT}$  = Taux moyen de consommation de carburant pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en tonnes par heure) ;

$U_{AO,AT,N}$  = Quantité de carburant embarquée pour le vol international  $N$  pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) déterminée par la méthode de surveillance du carburant embarqué (en tonnes) ;

$BH_{AO,AT,N}$  = Temps cale à cale pour le vol international  $N$  pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en heures).

2.6.1.2 S'il ne peut faire de distinction nette entre les chargements de carburant des vols intérieurs et ceux des vols internationaux, l'exploitant d'avions calculera, pour chaque type d'avion, le taux moyen de consommation de carburant en additionnant tous les chargements réels de carburant des vols internationaux et intérieurs, dont le total est divisé par la somme de tous les temps cale à cale réels de ces vols pour une année donnée, selon la formule ci-après :

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

où :

- $AFBR_{AO,AT}$  = Taux moyen de consommation de carburant pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en tonnes par heure) ;
- $U_{AO,AT,N}$  = Quantité de carburant embarquée pour le vol international ou un vol intérieur  $N$  pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT), mesurée en volume et multipliée par une valeur de masse volumique particulière (en tonnes) ;
- $BH_{AO,AT,N}$  = Temps cale à cale pour le vol international et intérieur  $N$  pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en heures).

2.6.1.3 Les taux moyens de consommation de carburant spécifique d'un exploitant d'avions seront calculés sur une base annuelle en utilisant les données annuelles de l'année de déclaration considérée. Les taux moyens de consommation de carburant seront indiqués, pour chaque type d'avion, dans la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.

*Note 1. — Voir les exigences des § 2.25 et 2.26 concernant les valeurs de la masse volumique du carburant.*

*Note 2. — Les types d'avion sont indiqués dans le Doc 8643 — Indicateurs de types d'aéronef.*

## 2.6.2 Calcul de la consommation de carburant pour des vols individuels

2.6.2.1 L'exploitant d'avions calculera la consommation de carburant de chaque vol international en multipliant le taux moyen de consommation de carburant particulier de l'exploitant d'avions par le temps cale à cale du vol, selon la formule ci-après :

$$F_N = AFBR_{AO,AT} * BH_{AO,AT,N}$$

où :

- $F_N$  = Quantité de carburant allouée au vol international considéré (à savoir, vol  $N$ ) déterminée par la méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale (en tonnes) ;
- $AFBR_{AO,AT}$  = Taux moyen de consommation de carburant pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en tonnes par heure) ;
- $BH_{AO,AT,N}$  = Temps cale à cale pour le vol international considéré (=vol  $N$ ) pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en heures).

*Note 1. — La quantité de carburant embarquée est déterminée par les mesures du fournisseur de carburant, indiquées dans les avis de livraison de carburant ou les factures pour chaque vol.*

*Note 2. — Le rapport de vérification de l'organisme de vérification externe comprend une évaluation du taux moyen de consommation de carburant propre à l'exploitant d'avions par indicatif OACI utilisé.*

*Note 3. — Le taux moyen de consommation de carburant (AFBR) est fondé sur tous les vols pour une année de déclaration, arrondi à un minimum de trois décimales.*

2.6.2.2 Un organisme de vérification vérifiera par recoupement si les quantités d'émissions indiquées sont raisonnables comparativement à d'autres données connexes sur le carburant communiquées par l'exploitant d'avions.

-----

**Appendice 3. Contenu d'une déclaration des émissions soumises par un exploitant d'avions à un État**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Informations de l'exploitant d'avions	<p>1.a Nom de l'exploitant d'avions</p> <p>1.b Coordonnées détaillées de l'exploitant d'avions</p> <p>1.c Nom d'un référent</p> <p>1.d Méthode et indicatifs utilisés pour attribuer un exploitant d'avions à [ÉTAT], conformément aux dispositions du § 1.2.</p> <p>1.e État</p>
Champ 2	Détails des références du plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions	<p>2. Référence au plan de surveillance des émissions qui est la base pour la surveillance des émissions de cette année</p> <p><i>Note.— Le cas échéant, [ÉTAT] pourrait devoir fournir une référence à la version mise à jour du plan de surveillance des émissions.</i></p>
Champ 3	Informations permettant d'identifier l'organisme de vérification et rapport de vérification	<p>3.a Nom et coordonnées de l'organisme de vérification</p> <p>3.b Le rapport de vérification doit être un rapport distinct de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions</p>
Champ 4	Année de déclaration	4. Année durant laquelle les émissions ont été surveillées
Champ 5	Type et masse de carburant(s) utilisé(s)	<p>5. Masse totale du carburant par type de carburant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jet-A (en tonnes)</li> <li>• Jet-A1 (en tonnes)</li> <li>• Jet-B (en tonnes)</li> <li>• AvGas (en tonnes)</li> </ul> <p><i>Note 1.— Les totaux ci-dessus doivent inclure les carburants admissibles CORSIA.</i></p> <p><i>Note 2.— Les exploitants d'avions qui utilisent le CERT du CORSIA de l'OACI n'ont pas à communiquer le champ 5.</i></p>
Champ 6	Nombre total de vols internationaux durant la période de déclaration	<p>6. Nombre total de vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4 durant la période de déclaration</p> <p><i>Note.— Total (somme des valeurs du champ 7).</i></p>

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 7	Nombre total de vols internationaux par paire d'États ou paire d'aérodromes	7.a Nombre total de vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4, par paire d'États (ne pas arrondir) ; ou  7.b Nombre total de vols internationaux par paire d'aérodromes (ne pas arrondir)
Champ 8	Émissions de CO <sub>2</sub> par paire d'États ou paire d'aérodromes	8.a Émissions de CO <sub>2</sub> provenant des vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4, par paire d'États (en tonnes) ; ou  8.b Émissions de CO <sub>2</sub> provenant des vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4, par paire d'aérodromes (en tonnes)
Champ 9	Échelle des manques de données	9.a Pourcentage de données manquantes (selon les critères définis au § 4.17, et arrondi au 0,1 % le plus proche)  9.b Raison expliquant les manques de données si le pourcentage de données manquantes dépasse le seuil défini au § 4.17
Champ 10	Informations sur les avions	10.a Liste des types d'avion  10.b Indicateurs d'avion inscrits à la case 7 des plans de vol pour tous les vols internationaux de l'année. Si l'indicateur est fondé sur un indicatif OACI, n'indiquer que l'indicateur OACI  10.c Information sur les avions loués  10.d Taux moyen de consommation de carburant (AFBR) pour chacun des types d'avion indiqués au 10.a, conformément au Doc 8643 — <i>Indicateurs de types d'aéronef</i> (en tonnes par heure, à 3 décimales)  <i>Note.— 10.d n'est requis que si l'exploitant d'avions utilise la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, telle qu'elle est définie à l'Appendice 2.</i>
Champ 11	Admissibilité et utilisation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO <sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément au Chapitre 2	11.a Version du CERT du CORSIA de l'OACI utilisée  11.b Portée de l'utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI, c'est-à-dire sur tous les vols ou uniquement sur les vols internationaux non soumis à des exigences de compensation
Champ 12  <i>Note.— Si des réductions</i>	Réclamation en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA	12.a Type de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation)

Champ n°	Champ de données	Détails
<p><i>d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA sont réclamées, voir à l'Appendice 4 les informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.</i></p>		<p>12.b Masse totale de carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes) par type de carburant</p>
	<p>Informations sur les émissions (par type de carburant)</p>	<p>12.c Valeurs approuvées des émissions durant le cycle de vie</p> <p>12.d Réductions d'émissions réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA</p>
	<p>Réductions des émissions (total)</p>	<p>12.e Réductions d'émissions totales réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes)</p> <p><i>Note.— Les champs 12.a à 12.e ne sont pas requis durant la période 2019-2020, puisque les exigences de compensation du CORSIA ne deviendront applicables que le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ; il n'y a donc pas d'exigences de compensation ni de réductions des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant la période 2019-2020.</i></p>
<p>Champ 13</p>	<p>Quantité totale d'émissions de CO<sub>2</sub></p>	<p>13.a Quantité totale d'émissions de CO<sub>2</sub> (fondée sur la masse totale de carburant en tonnes du champ 5 et indiquée en tonnes)</p> <p>13.b Quantité totale d'émissions de CO<sub>2</sub> provenant de vols soumis aux exigences de compensation (en tonnes)</p> <p>13.c Quantité totale d'émissions de CO<sub>2</sub> provenant de vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4 et qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation (en tonnes)</p> <p><i>Note.— Seul le champ 13.a est requis durant la période 2019-2020, puisque les exigences de compensation du CORSIA ne deviendront applicables que le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ; il n'y a donc pas de paire d'États soumise à des exigences de compensation durant la période 2019-2020.</i></p>

-----

**Appendice 4. Informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions s'il réclame des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Date d'achat du carburant admissible CORSIA pur	
Champ 2	Identification du producteur du carburant admissible CORSIA pur	2.a Nom du producteur du carburant admissible CORSIA pur 2.b Coordonnées du producteur du carburant admissible CORSIA pur
Champ 3	Production du carburant	3.a Date de production du carburant admissible CORSIA pur 3.b Lieu de production du carburant admissible CORSIA pur 3.c Numéro de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur 3.d Masse de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur produit
Champ 4	Type de carburant	4.a Type de carburant (Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas) 4.b Matière première utilisée pour créer le carburant admissible CORSIA pur 4.c Procédé de transformation utilisé pour créer le carburant admissible CORSIA pur
Champ 5	Carburant acheté	5.a Proportion de lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (arrondie au pourcentage le plus proche) <i>Note.— Si la quantité de carburant admissible CORSIA achetée ne constitue pas un lot entier.</i> 5.b Masse totale de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes) 5.c Masse de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes) <i>Note.— Le champ 5.c est égal au total de tous les lots de carburant admissible CORSIA indiqué au champ 5.b.</i>
Champ 6	Preuve que le carburant répond aux critères de durabilité du CORSIA	À savoir, document valide certifiant la durabilité

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 7	Valeurs des émissions durant le cycle de vie du carburant admissible CORSIA	<p>7.a Valeur par défaut ou valeur réelle des émissions durant le cycle de vie (LS<sub>f</sub>) pour un carburant admissible CORSIA f donné, qui est égale à la somme de 7.b et 7.c (en gCO<sub>2</sub>e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p> <p>7.b Valeur par défaut ou valeur réelle de l'analyse du cycle de vie de base (ACV) pour un carburant admissible CORSIA f donné (en gCO<sub>2</sub>e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p> <p>7.c Valeur par défaut du changement indirect d'affectation des sols (ILUC) pour le carburant admissible CORSIA f donné (en gCO<sub>2</sub>e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p>
Champ 8	Acheteur intermédiaire	<p>88.a Nom de l'acheteur intermédiaire</p> <p>88.b Coordonnées de l'acheteur intermédiaire</p> <p><i>Note.— Ce renseignement serait inclus dans les cas où l'exploitant d'avions qui réclame des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA n'est pas l'acheteur original du carburant auprès du producteur (p. ex. s'il a acheté le carburant d'un agent ou d'un distributeur). Dans ces cas, le renseignement est nécessaire pour démontrer la chaîne de surveillance complète de la production au point de mélange.</i></p>
Champ 9	Partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant	<p>9.a Nom de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant</p> <p>9.b Coordonnées de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant</p>
Champ 10	Mélangeur de carburant	<p>10.a Nom de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation</p> <p>10.b Coordonnées de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation</p>
Champ 11	Lieu où le carburant admissible CORSIA pur est mélangé avec du carburant d'aviation	
Champ 12	Date de réception du carburant admissible CORSIA pur par le mélangeur	
Champ 13	Masse du carburant admissible CORSIA pur reçu (en tonnes)	<i>Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 5.c dans les cas où une partie du (ou des) lot(s)</i>

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
		<i>seulement est reçue par le mélangeur (p. ex. en raison d'une vente à un acheteur intermédiaire).</i>
Champ 14	Taux de mélange du carburant admissible CORSIA pur et du carburant d'aviation (arrondi au pourcentage le plus proche)	
Champ 15	Documents montrant que le lot ou les lots de carburant admissible CORSIA pur ont été mélangés avec du carburant d'aviation (p. ex. le certificat de l'analyse ultérieure du mélange de carburant)	
Champ 16	Masse du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes)	<i>Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 5.c dans les cas où l'exploitant d'avions n'utilise qu'une partie du (ou des) lot(s) aux fins de réclamation.</i>

-----

**Appendice 5. Déclaration des émissions soumise  
par un État à l'OACI pour 2019 et 2020**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Quantité totale des émissions annuelles de CO <sub>2</sub> par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes)	<i>Note.— Inclure les émissions provenant de carburants admissibles CORSIA, calculées en appliquant le(s) facteur(s) de conversion de carburant aux carburants d'aviation correspondants, conformément aux dispositions du §2.27.</i>

-----

**Appendice 6. Déclaration des émissions soumise annuellement  
par un État à l'OACI après 2021**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Quantité totale des émissions annuelles de CO <sub>2</sub> par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État	<p>1.a Quantité totale des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> par paire d'États soumise à des exigences de compensation agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes)</p> <p>1.b Quantité totale des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> par paire d'États non soumise à des exigences de compensation agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes)</p>
Champ 2	Quantité totale des émissions annuelles de CO <sub>2</sub> pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État	<p>2.a Quantité totale des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État (en tonnes)</p> <p>2.b Indiquer si l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) du CORSIA de l'OACI a été utilisé</p>
Champ 3	Quantité totale des émissions annuelles de CO <sub>2</sub> agrégées pour toutes les paires d'États soumises à des exigences de compensation pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État (en tonnes)	
Champ 4	Quantité totale des émissions annuelles de CO <sub>2</sub> agrégées pour toutes les paires d'États non soumises à des exigences de compensation pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État (en tonnes)	

-----

**Appendice 7. Informations supplémentaires à la déclaration des émissions soumise par un État à l'OACI et portant sur les carburants admissibles CORSIA**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>	<i>Notes</i>
Champ 1	Production	1.a Année de production du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation  1.b Producteur du carburant admissible CORSIA	
Champ 2	Lot de carburant admissible CORSIA	2.a Numéro(s) de lot de chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation  2.b Masse totale de chaque lot de carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation (en tonnes)	
Champ 3	Carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation	3.a Types de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation)  3.b Masse totale du carburant admissible CORSIA pur (en tonnes) par type de carburant utilisé aux fins de réclamation par tous les exploitants d'avions attribués à l'État	<i>Ceci donnerait la masse totale de chaque type de carburant utilisé aux fins de réclamation par tous les exploitants d'avions attribués à l'État</i>
Champ 4	Informations sur les émissions (par type de carburant)	4. Réductions totales des émissions que les exploitants d'avions ont réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA (en tonnes)	
Champ 5	Réductions des émissions (total)	5. Réductions totales des émissions que tous les exploitants d'avions attribués à l'État ont réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes)	

-----

## **Appendice 8. Exigences applicables à la vérification**

L'équipe de vérification effectuera la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2006, ainsi qu'aux exigences supplémentaires ci-après.

### **3.1 Niveau d'assurance (ISO 14064-3:2006, section 4.3.1)**

Toutes les vérifications menées aux termes du présent Règlement devront présenter un niveau d'assurance raisonnable.

### **3.2 Objectifs (ISO 14064-3:2006, section 4.3.2)**

3.2.1 En effectuant la vérification d'une déclaration des émissions, l'organisme de vérification appliquera des procédures suffisantes pour déterminer ce qui suit :

- a) la déclaration sur les gaz à effet de serre est une représentation juste et exacte des émissions durant la période de déclaration des émissions et elle s'appuie sur des preuves suffisantes et appropriées ;
- b) l'exploitant d'avions a surveillé, quantifié et communiqué ses émissions durant la période de déclaration des émissions, conformément aux dispositions du présent Règlement et au plan approuvé de surveillance des émissions ;
- c) l'exploitant d'avions a appliqué correctement la méthode d'attribution des vols documentée dans le plan approuvé de surveillance des émissions et conformément aux dispositions du §1.8 afin d'assurer l'attribution correcte des vols d'avions loués et des vols internationaux exploités par d'autres exploitants d'avions relevant de la même structure organisationnelle ;
- d) la valeur de la réduction des émissions indiquée, liée à l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, est une représentation juste et exacte des réductions d'émissions durant la période de déclaration et elle s'appuie sur des preuves internes et externes suffisantes et appropriées ;
- e) les lots de carburants admissibles CORSIA utilisés aux fins de réclamation n'ont pas fait l'objet d'un échange par l'exploitant d'avions au titre d'autres régimes volontaires ou obligatoires auxquels il a participé (dans lesquels il est possible de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA), durant la période de conformité en cours, aussi bien que durant la période de conformité la précédant immédiatement ;
- f) l'exploitant d'avions a surveillé, quantifié et communiqué ses réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant la période de déclaration, conformément aux dispositions du présent Règlement.

3.2.2 Lorsqu'il effectue la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'organisme de vérification appliquera des procédures suffisantes pour déterminer ce qui suit :

- a) l'exploitant d'avions a communiqué avec exactitude les annulations de ses unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du présent Règlement ;

- b) la quantité indiquée d'unités d'émissions du CORSIA admissibles annulées est suffisante pour répondre aux exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions relatives à la période de conformité correspondante, une fois prise en compte toute réduction d'émissions réclamée en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA ; et l'exploitant d'avions peut démontrer qu'il a le droit exclusif d'utilisation de ces unités annulées d'émissions admissibles du CORSIA ;
- c) les unités d'émissions admissibles annulées par l'exploitant d'avions pour répondre aux exigences de compensation qui lui sont imposées aux termes du présent Règlement n'ont pas été utilisées par l'exploitant d'avions pour compenser toutes autres émissions.

### **3.3 Domaine d'application (ISO 14064-3:2006, section 4.3.4)**

3.3.1 Le domaine d'application de la vérification d'une déclaration des émissions dépendra de la période visée par ladite déclaration et des informations qui s'y trouvent et, le cas échéant, des réclamations en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA. Cela inclut :

- a) les émissions de CO<sub>2</sub> établies au moyen des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, calculées conformément aux dispositions du Chapitre 2 ;
- b) les réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburant(s) admissible(s) CORSIA.

3.3.2 Le domaine d'application de la vérification des réclamations en échange de l'utilisation de carburant admissible CORSIA dans la déclaration des émissions portera sur les éléments ci-après :

- a) toute procédure interne de l'exploitant d'avions concernant les carburants admissibles CORSIA, y compris les mesures de contrôle de l'exploitant d'avions pour assurer que les carburants admissibles CORSIA utilisés aux fins de réclamation répondent aux critères de durabilité du CORSIA ;
- b) les recherches de double réclamation sont limitées à l'exploitant d'avions faisant l'objet de la vérification. Toute constatation en dehors de cette limite ne saurait influencer sur l'avis de vérification ; il convient cependant de l'inclure dans le rapport de vérification aux fins d'examen ultérieur par l'État ;
- c) évaluation du risque de vérification, avec changements appropriés au plan de vérification ;
- d) le fait de déterminer si l'accès aux informations internes et externes pertinentes permet d'accorder une confiance suffisante à chacune des réclamations en échange de l'utilisation de carburant admissible CORSIA. Dans les cas où la preuve de durabilité ou le volume de carburant durable utilisé aux fins de réclamation sont considérés comme inappropriés ou insuffisants, des informations supplémentaires seront demandées directement au producteur de carburant, le contact direct avec ce dernier étant facilité par l'exploitant d'avions.

3.3.3 Le domaine d'application de la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions dépendra de la période visée par ledit rapport et des informations qui s'y trouvent ; l'organisme de vérification confirmera que les unités d'émissions admissibles annulées dont l'exploitant d'avions s'est servi pour répondre à ses exigences de compensation aux termes du présent Règlement n'ont pas été utilisées pour compenser d'autres émissions.

### **3.4 Importance relative (ISO 14064-3:2006, section 4.3.5)**

3.4.1 Lorsqu'il effectue la vérification d'une déclaration des émissions, l'organisme de vérification appliquera les seuils d'importance relative ci-après :

- a) seuil de 2 % pour les exploitants d'avions ayant des émissions annuelles provenant de vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4 supérieures à 500 000 tonnes ;
- b) seuil de 5 % pour les exploitants d'avions ayant des émissions annuelles provenant de vols internationaux soumis aux exigences des Chapitres 2, 3 ou 4 égales ou inférieures à 500 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

3.4.2 Durant la vérification d'une déclaration des émissions, la surévaluation ou la sous-évaluation indiquée au § 3.4.1 sera permise pour faire l'équilibre entre les deux cas.

### **3.5 Généralités (ISO 14064-3:2006, section 4.4.1)**

Avant d'établir l'approche de la vérification, l'organisme de vérification évaluera les risques d'écart et de non-conformité, ainsi que la probabilité qu'ils aient des conséquences importantes sur la base d'une analyse stratégique des informations de l'exploitant d'avions relatives à ses émissions de gaz à effet de serre<sup>1</sup>. Selon les informations obtenues durant la vérification, l'organisme de vérification révisera l'évaluation du risque et modifiera ou reprendra les activités de vérification.

### **3.6 Plan de validation ou de vérification (ISO 14064-3:2006, section 4.4.2)**

3.6.1 L'équipe de vérification établira le plan de vérification en se fondant sur l'analyse stratégique et l'évaluation des risques. Le plan de vérification inclura une description des activités de vérification pour chacune des variables qui ont un effet potentiel sur les émissions déclarées. Lors du choix de la taille des échantillons, l'équipe de vérification tiendra compte de l'évaluation des risques et de la nécessité d'établir un avis de vérification dont la fiabilité est satisfaisante.

3.6.2 Le plan de vérification inclura les éléments ci-après :

- a) rôles, responsabilités et qualifications des membres de l'équipe de vérification ;
- b) toute ressource extérieure requise ;
- c) calendrier des activités de vérification ;
- d) plan d'échantillonnage, notamment les processus, les mesures de contrôle et les renseignements à vérifier, ainsi que les détails de l'évaluation des risques menée pour déterminer ces éléments.

### **3.7 Plan d'échantillonnage (ISO 14064-3:2006, section 4.4.3)**

3.7.1 Le plan d'échantillonnage de la déclaration des émissions inclura les éléments ci-après :

- a) nombre et type d'enregistrements et de preuves à examiner ;
- b) méthodologie appliquée pour déterminer un échantillon représentatif ;

---

1. Le document obligatoire de l'IAF pour l'application de l'ISO 14065:2013, numéro 2 (IAF MD 6:2014) contient les définitions de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques.

c) justification de la méthodologie retenue.

3.7.2 Lorsqu'il effectue la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'organisme de vérification ne doit pas s'appuyer sur un échantillonnage.

### **3.8 Évaluations des données et des informations sur les gaz à effet de serre (ISO 14064-3:2006, section 4.6)**

3.8.1 L'équipe de vérification confirmera que les données de la déclaration des émissions ont été recueillies conformément au plan approuvé de surveillance des émissions et des exigences de surveillance indiquées dans du présent Règlement.

3.8.2 Conformément au plan d'échantillonnage de la déclaration des émissions, l'organisme de vérification mènera des tests approfondis des données, comportant des procédures analytiques et une vérification des données, en vue de déterminer la plausibilité et la complétude des données. L'équipe de vérification devra, au minimum, déterminer la plausibilité des fluctuations et des tendances sur une période de temps ou entre des données comparables, et identifier et évaluer les valeurs manifestement aberrantes, les données inattendues, les anomalies et les données manquantes.

3.8.3 Selon les résultats des tests et des évaluations des données de la déclaration des émissions, l'évaluation des risques, le plan de vérification et le plan d'échantillonnage seront amendés, s'il y a lieu.

### **3.9 Évaluation de la déclaration sur les gaz à effet de serre (ISO 14064-3:2006, section 4.8)**

3.9.1 L'organisme de vérification aura recours à un examinateur indépendant qui ne participe pas aux activités de vérification pour évaluer les documents internes de la vérification, ainsi que le rapport de vérification, avant qu'il ne soit soumis à l'exploitant d'avions et à l'État.

3.9.2 L'examen indépendant, dont le domaine d'application comprend le processus de vérification en entier, sera enregistré dans les documents internes de la vérification.

3.9.3 L'examen indépendant sera réalisé, pour assurer que le processus de vérification s'est déroulé conformément aux normes ISO 14065:2013 et ISO 14064-3:2006 et au présent Règlement, et que les preuves obtenues sont appropriées et suffisantes pour permettre à l'organisme de vérification d'émettre un rapport de vérification dont la fiabilité est satisfaisante.

### **3.10 Avis de validation et de vérification (ISO 14064-3:2006, section 4.9)**

3.10.1 L'organisme de vérification soumettra une copie du rapport de vérification à l'exploitant d'avions. À la réception de l'autorisation de l'exploitant d'avions, l'organisme de vérification communiquera à l'État une copie du rapport de vérification, ainsi que la déclaration des émissions et/ou le rapport d'annulation d'unités d'émissions. Le rapport de vérification inclura les éléments ci-après :

- a) noms de l'organisme de vérification et des membres de l'équipe de vérification ;
- b) temps alloué (incluant les révisions et les dates) ;
- c) portée de la vérification ;
- d) principaux résultats de l'évaluation de l'impartialité et de l'évitement de conflit d'intérêts ;

- e) critères pour la vérification de la déclaration des émissions ;
- f) informations et données sur l'exploitant d'avions utilisées par l'organisme de vérification pour recouper les données et exécuter d'autres activités de vérification ;
- g) principaux résultats de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques ;
- h) description des activités de vérification entreprises, lieu où chacune de ces activités a été menée (sur place ou à l'extérieur) et résultats des vérifications du système d'information et des mesures de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- i) description de l'échantillonnage et des tests des données, incluant les enregistrements ou les preuves soumis à l'échantillonnage, taille de l'échantillon et méthodes d'échantillonnage ;
- j) résultats de tous les échantillonnages et des tests, incluant les recoupements ;
- k) conformité au plan de surveillance des émissions ;
- l) tout cas de non-conformité du plan de surveillance des émissions aux dispositions du présent Règlement;
- m) cas de non-conformité et écart constatés (incluant la solution appliquée) ;
- n) conclusions sur la qualité et l'importance relative des données ;
- o) conclusions sur la vérification de la déclaration des émissions ;
- p) conclusions sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions ;
- q) justifications de l'avis final formulé par l'organisme de vérification ;
- r) résultats de l'examen indépendant et le nom de l'examineur indépendant ;
- s) avis de vérification final.

3.10.2 Durant la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, seuls les alinéas a), b), c), d), f), g), h), m), p), q), r) et s) du § 3.10.1 seront applicables.

3.10.3 L'organisme de vérification émettra une conclusion sur chacun des objectifs de la vérification énumérés au § 3.2, le cas échéant, dans l'avis de vérification final.

3.10.4 Lorsqu'il effectue la vérification d'une déclaration des émissions ou d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'organisme de vérification choisira entre deux options pour son avis final, soit « vérifié et jugé satisfaisant », soit « vérifié et jugé non satisfaisant ». Si la déclaration ou le rapport comprend des écarts non significatifs et/ou des cas de non-conformité non significatifs, le rapport sera « vérifié et jugé satisfaisant avec des observations », en spécifiant les écarts et les cas de non-conformité. Par contre, si le rapport ou la déclaration contient des écarts graves et/ou des cas de non-conformité graves, ou si le champ d'application de la vérification est trop limité ou si l'organe de vérification n'est pas en mesure d'avoir une confiance suffisante dans les données, le rapport sera « vérifié et jugé non satisfaisant ».

### **3.11 Enregistrements de validation ou de vérification (ISO 14064-3:2006, section 4.10)**

3.11.1 À la demande de [l'AUTORITÉ], l'organisme de vérification lui communiquera, sur une base confidentielle, les documents internes de la vérification.

3.11.2 Si des problèmes risquant de rendre invalide ou inexact un avis de vérification antérieur sont portés à l'attention de l'organisme de vérification, celui-ci devra en aviser [l'AUTORITÉ].

-----

## **Appendice 9. Exigences applicables à un organisme de vérification**

### **1. INTRODUCTION**

*Note.— Les procédures indiquées dans le présent appendice portent sur les exigences de vérification au titre du Chapitre 4 du présent Règlement.*

### **2. ORGANISME DE VÉRIFICATION**

2.1 Pour être admissible à vérifier la déclaration des émissions d'un exploitant d'avions, ainsi que son rapport d'annulation d'unités d'émissions le cas échéant, l'organisme de vérification sera accrédité selon la norme ISO 14065:2013, et se conformera aux exigences supplémentaires ci-après.

*Note.— Les documents ci-après devraient être utilisés comme références normatives pour donner des indications aux fins de l'application du présent Règlement :*

- a) Manuel technique environnemental (*Doc 9501*), *Volume IV* — Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) ;
- b) *document du Forum international d'accréditation (IAF) intitulé : « Document d'exigence IAF relatif à l'application de l'ISO 14065:2013 (IAF MD 6:2014) » ;*
- c) *document de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) intitulé : « ISO 14066:2011 – Gaz à effet de serre — Exigences de compétence pour les équipes de validation et les équipes de vérification de gaz à effet de serre ».*

#### **2.2 Absence de conflits d'intérêt (ISO 14065:2013, section 5.4.2)**

2.2.1 Après avoir effectué six vérifications annuelles pour un même exploitant d'avions, le chef de l'équipe de vérification devra respecter une période de trois années consécutives durant lesquelles il ne pourra pas fournir de service de vérification à ce même exploitant d'avions. La période maximale de six ans inclut toute vérification de gaz à effet de serre effectuée pour l'exploitant d'avions avant l'entrée en vigueur des obligations de vérification établies par le présent Règlement.

2.2.2 L'organisme de vérification, et toute partie de la même entité juridique, ne sera pas un exploitant d'avions, ni le propriétaire ni la propriété d'un exploitant d'avions.

2.2.3 L'organisme de vérification, et toute partie de la même entité juridique, ne sera pas un organe d'échange d'unités d'émissions ni le propriétaire ni la propriété d'un organe d'échange d'unités d'émissions.

2.2.4 Le rapport entre l'organisme de vérification et l'exploitant d'avions ne sera pas fondé sur une propriété commune, une administration commune, une gestion commune, des ressources humaines et matérielles communes, des finances communes, des contrats communs ou des services de marketing communs.

2.2.5 L'organisme de vérification ne prendra contrôle d'aucune activité déléguée par l'exploitant d'avions, en ce qui concerne la préparation du plan de surveillance des émissions, de la déclaration des

émissions (notamment la consommation de carburant et le calcul des émissions de CO<sub>2</sub>), ainsi que du rapport d'annulation des unités d'émissions.

2.2.6 Pour permettre à l'organisme national d'accréditation d'évaluer l'impartialité et l'indépendance de l'organisme de vérification, celui-ci devra documenter ses rapports avec d'autres parties de la même entité juridique.

### **2.3 Direction et personnel (ISO 14065:2013, section 6.1)**

2.3.1 L'organisme de vérification établira, mettra en œuvre et documentera une méthode permettant d'évaluer les compétences des membres de l'équipe de vérification par rapport aux critères de compétence décrits dans les normes ISO 14065:2013 et ISO 14066:2011 et aux § 2.4, 2.5 et 2.6 du présent appendice.

2.3.2 L'organisme de vérification tiendra des enregistrements pour démontrer les compétences de l'équipe et du personnel de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du présent appendice.

### **2.4 Compétences du personnel (ISO 14065:2013, section 6.2)**

L'organisme de vérification devra :

- a) identifier et sélectionner le personnel d'une équipe compétente pour chaque mission ;
- b) s'assurer que la composition de l'équipe de vérification est adéquate pour le domaine aéronautique de la mission ;
- c) s'assurer que l'équipe de vérification comprend, au minimum, un chef d'équipe qui sera responsable de la planification de la mission et de la gestion de l'équipe ;
- d) s'assurer de la compétence continue de tout le personnel menant les activités de vérification, notamment le développement et la formation professionnels continus des vérificateurs afin de maintenir et/ou de renforcer les compétences ;
- e) mener des évaluations périodiques du processus d'évaluation des compétences pour en assurer la pertinence continue pour le présent Règlement.

### **2.5 Connaissances de l'équipe de validation ou de vérification (ISO 14065:2013, section 6.3.2)**

2.5.1 L'équipe de vérification dans son ensemble, et l'examineur indépendant, feront preuve des connaissances ci-après :

- a) les exigences indiquées dans le présent Règlement, la Résolution A39-3 de l'Assemblée, le *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, et tout texte d'explication public de l'OACI ;
- b) les exigences de vérification indiquées dans le présent Règlement, le *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*,

incluant le seuil d'importance relative, les critères de vérification, la portée et les objectifs de la vérification, la préparation du rapport de vérification et les exigences de soumission ;

- c) les critères d'admissibilité à des exemptions techniques, le champ d'applicabilité, les règles d'insertion des paires d'États, et la couverture des paires d'États concernées par le présent Règlement, ainsi que la Résolution A39-3 de l'Assemblée ;
- d) les exigences de surveillance indiquées dans le présent Règlement ;
- e) les exigences nationales supplémentaires aux dispositions du présent Règlement.

2.5.2 Dans le cas de la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, seuls les alinéas a), b) et e) du § 2.5.1 seront applicables.

## **2.6 Expertise technique de l'équipe de validation ou de vérification (ISO 14065:2013, section 6.3.3)**

2.6.1 L'équipe de vérification dans son ensemble, et l'examineur indépendant, feront preuve de connaissances dans les compétences techniques ci-après :

- a) processus technique général dans le domaine de l'aviation civile ;
- b) carburants d'aviation et leurs caractéristiques, incluant les carburants admissibles CORSIA ;
- c) processus liés aux carburants, incluant la planification des vols et le calcul de carburant ;
- d) tendances ou situations pertinentes dans le secteur aéronautique qui pourraient influencer sur les estimations d'émissions de CO<sub>2</sub> ;
- e) méthodologies de quantification des émissions de CO<sub>2</sub> indiquées dans le présent Règlement, incluant l'évaluation des plans de surveillance des émissions ;
- f) dispositifs de surveillance et de mesure de la consommation de carburant, et procédures connexes pour surveiller la consommation de carburant par rapport aux émissions de gaz à effet de serre, notamment les procédures et les pratiques de l'utilisation, de l'entretien et de la calibration de ces dispositifs de mesure ;
- g) systèmes et contrôles de gestion d'information et de données sur les gaz à effet de serre, incluant les systèmes de gestion de la qualité et les techniques d'assurance et de contrôle de la qualité ;
- h) systèmes d'information liés à l'aviation, tels que les logiciels de planification des vols ou les systèmes de conduite des opérations ;
- i) connaissance des régimes approuvés de certification de la durabilité du CORSIA pertinents aux carburants admissibles CORSIA aux termes du présent Règlement, incluant les portées de la certification ;
- j) connaissance de base des marchés de carbone et des registres de programme d'unités d'émissions.

2.6.2 Les preuves des compétences décrites ci-dessus incluront une attestation d'expérience professionnelle pertinente, complétée par une formation et des titres de compétence appropriés.

2.6.3 Dans le cas de la vérification d'une déclaration des émissions, les alinéas a) à i) du § 2.6.1 seront applicables.

2.6.4 Dans le cas de la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, seuls les alinéas g) et j) du § 2.6.1 seront applicables.

## **2.7 Expertise d'audit des données et des informations de l'équipe de validation ou de vérification (ISO 14065:2013, section 6.3.4)**

2.7.1 L'équipe de vérification dans son ensemble fera preuve de connaissances détaillées de la norme ISO 14064 3:2006, notamment de la capacité avérée d'établir une méthode de vérification basée sur les risques, de suivre des procédures de vérification, incluant l'évaluation des systèmes et des mesures de contrôle des données et des informations, la collecte de preuves appropriées et suffisantes et la formation de conclusions à partir de ces preuves.

2.7.2 Les preuves de l'expertise et des compétences dans la vérification des données et des informations incluront une expérience professionnelle antérieure dans des activités de vérification et d'assurance, complétées par une formation et des titres de compétences appropriés.

## **2.8 Utilisation de validateurs ou de vérificateurs extérieurs (ISO 14065:2013, section 6.4)**

L'organisme de vérification documentera les rôles et responsabilités du personnel de vérification, incluant les personnes extérieures participant aux activités de vérification.

## **2.9 Sous-traitance (ISO 14065:2013, section 6.6)**

2.9.1 L'organisme de vérification n'externalisera pas la décision finale en matière de vérification ni l'émission de l'avis de vérification.

2.9.2 L'examen indépendant ne sera externalisé que si le service extérieur est approprié, compétent et couvert par l'accréditation.

## **2.10 Confidentialité (ISO 14065:2013, section 7.3)**

L'organisme de vérification s'assurera qu'il dispose du consentement exprès de l'exploitant d'avions avant de soumettre à [l'AUTORITÉ] la déclaration des émissions vérifiée, le rapport d'annulation d'unités d'émissions, le cas échéant, et le rapport de vérification. Le mécanisme d'autorisation d'un tel consentement sera précisé dans le contrat entre l'organisme de vérification et l'exploitant d'avions.

## **2.11 Enregistrements (ISO 14065:2013, section 7.5)**

L'organisme de vérification conservera des enregistrements sur le processus de vérification pendant une période minimale de dix ans, incluant les suivants :

- a) plan de surveillance des émissions du client, déclaration des émissions et rapport d'annulation d'unités d'émissions, le cas échéant ;
- b) rapport de vérification et documents internes connexes ;
- c) identification des membres de l'équipe et critères de sélection de l'équipe ;

- d) notes de travail contenant des données et des informations, examinées par l'équipe, pour permettre à une partie indépendante de déterminer la qualité des activités de vérification et leur conformité aux exigences de vérification.

### **2.12 Accord (ISO 14065:2013, section 8.2.3)**

Le contrat conclu entre l'organisme de vérification et l'exploitant d'avions précisera les conditions de la vérification en indiquant les renseignements suivants :

- a) domaine d'application de la vérification, objectifs de la vérification, niveau d'assurance, importance relative et normes de vérification pertinentes (les normes ISO 14065 et ISO 14064-3, le présent Règlement et le *Manuel technique environnemental*, Volume IV) ;
- b) délais alloués à la vérification ;
- c) flexibilité pour modifier les délais alloués, s'il y a lieu, en raison de résultats obtenus durant la vérification ;
- d) conditions à remplir pour mener la vérification, telles que l'accès à tous les documents, personnel et locaux pertinents ;
- e) obligation pour l'exploitant d'avions d'accepter l'audit comme témoin potentiel par les évaluateurs de l'organisme national d'accréditation ;
- f) obligation pour l'exploitant d'avions d'autoriser la communication à [l'AUTORITÉ] de la déclaration des émissions, du rapport d'annulation d'unités d'émissions, le cas échéant, et du rapport de vérification par l'organisme de vérification à l'État ;
- g) couverture des responsabilités.

— FIN —