



OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Protection de l'environnement

Volume IV — Régime de compensation et de réduction
de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Deuxième édition, juillet 2023



La présente édition annule et remplace, à partir du 1^{er} janvier 2024, les éditions antérieures de l'Annexe 16, volume IV.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Protection de l'environnement

Volume IV — Régime de compensation et de réduction
de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Deuxième édition, juillet 2023

La présente édition annule et remplace, à partir du 1^{er} janvier 2024, les éditions antérieures de l'Annexe 16, volume IV.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE 999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 2018

Deuxième édition, 2023

Annexe 16, *Protection de l'environnement*
Volume IV – *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*

Commande n° : AN 16-4

ISBN 978-92-9275-149-4 (version imprimée)

© OACI 2023

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Avant-propos	<i>VII</i>
Partie 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS.....	1-1-1
CHAPITRE 1. Définitions.....	1-1-1
CHAPITRE 2. Abréviations et unités.....	1-2-1
Partie 2. RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L’AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)	2-1-1
CHAPITRE 1. Administration.....	2-1-1
1.1 Attribution de vols internationaux à un exploitant d’avions	2-1-2
1.2 Attribution d’un exploitant d’avions à un État.....	2-1-2
1.3 État.....	2-1-3
1.4 Tenue des enregistrements.....	2-1-4
1.5 Périodes de conformité et calendrier.....	2-1-4
1.6 Procédures équivalentes.....	2-1-4
CHAPITRE 2. Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO ₂ des exploitants d’avions.....	2-2-1
2.1 Applicabilité des exigences de MRV.....	2-2-1
2.2 Surveillance des émissions de CO ₂	2-2-2
2.3 Déclaration des émissions de CO ₂	2-2-6
2.4 Vérification des émissions de CO ₂	2-2-8
2.5 Données manquantes	2-2-10
2.6 Correction des erreurs dans les déclarations des émissions	2-2-11
CHAPITRE 3. Exigences de compensation des émissions de CO ₂ provenant de vols internationaux et réduction des émissions par l’utilisation de carburants admissibles CORSIA	2-3-1
3.1 Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO ₂	2-3-1
3.2 Exigences de compensation des émissions de CO ₂	2-3-2
3.3 Réduction des émissions par l’utilisation de carburants admissibles CORSIA	2-3-4
3.4 Exigences de compensation totales finales des émissions de CO ₂ pour une période de conformité donnée avec réductions des émissions résultant de l’utilisation de carburants admissibles CORSIA	2-3-5
CHAPITRE 4. Unités d’émissions	2-4-1
4.1 Applicabilité des unités d’émissions.....	2-4-1
4.2 Annulation des unités d’émissions admissibles du CORSIA.....	2-4-1

4.3	Rapport d’annulation d’unités d’émissions.....	2-4-2
4.4	Vérification des rapports d’annulation d’unités d’émissions	2-4-2

APPENDICES

APPENDICE 1.	Procédures administratives	APP 1-1
1.	Introduction.....	APP 1-1
2.	Périodes de conformité et calendrier.....	APP 1-1
APPENDICE 2.	Méthodes de surveillance de la consommation de carburant	APP 2-1
1.	Introduction.....	APP 2-1
2.	Méthodes de surveillance de la consommation de carburant	APP 2-1
APPENDICE 3.	Méthodes et outils d’estimation et de déclaration des émissions de CO ₂	APP 3-1
1.	Introduction.....	APP 3-1
2.	Outil d’estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ (CERT) du CORSIA de l’OACI	APP 3-1
APPENDICE 4.	Plans de surveillance des émissions	APP 4-1
1.	Introduction.....	APP 4-1
2.	Contenu des plans de surveillance des émissions	APP 4-1
APPENDICE 5.	Déclaration.....	APP 5-1
1.	Introduction.....	APP 5-1
2.	Contenu des déclarations des émissions de CO ₂ soumises par les exploitants d’avions aux États	APP 5-1
3.	Contenu des déclarations des émissions de CO ₂ soumises par les États à l’OACI.....	APP 5-8
4.	Contenu des rapports d’annulation d’unités d’émissions soumis par les exploitants d’avions aux États.....	APP 5-12
5.	Contenu des rapports d’annulation d’unités d’émissions soumis par les États à l’OACI	APP 5-13
APPENDICE 6.	Vérification	APP 6-1
1.	Introduction.....	APP 6-1
2.	Organisme de vérification.....	APP 6-1
3.	Vérification des déclarations des émissions et des rapports d’annulation d’unités d’émissions.....	APP 6-5
4.	Organisme national d’accréditation	APP 6-10

SUPPLÉMENTS

SUPPLÉMENT A – Procédures d’attribution	SUP A-1
SUPPLÉMENT B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux	SUP B-1
SUPPLÉMENT C – Procédures de surveillance de la consommation de carburant.....	SUP C-1

AVANT-PROPOS

Historique

Les normes et les pratiques recommandées (SARP) pour la protection de l'environnement ont d'abord été adoptées par le Conseil le 2 avril 1971 relativement au bruit des aéronefs, conformément aux dispositions de l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), et désignées comme Annexe 16 à la Convention. Le 11 mai 1981, le Conseil est convenu qu'il serait souhaitable d'inclure toutes les dispositions relatives aux aspects environnementaux de l'aviation dans une Annexe à la Convention ; il a donc donné à l'Annexe 16 le nouveau titre de « Protection de l'environnement », reclassé le texte existant de l'Annexe comme volume I – *Bruit des aéronefs*, et adopté la première édition du volume II – *Émissions des moteurs d'aviation* le 30 juin 1981. Le 3 mars 2017, le Conseil a adopté la première édition du volume III de l'Annexe 16 – *Émissions de CO₂ des avions*.

Le présent volume IV de l'Annexe 16 a été rédigé pour donner suite à une demande de l'Assemblée de l'OACI qui, à sa 39^e session en 2016, a adopté la résolution A39-3 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*. Dans cette résolution, les États membres ont décidé de mettre en œuvre un régime mondial de MBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

L'application de MBM pour limiter ou réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation civile internationale a fait l'objet de débats préalablement à la 37^e session de l'Assemblée en 2010, qui a adopté la résolution A37-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*. Dans sa résolution A37-19, l'Assemblée a demandé au Conseil de poursuivre, avec le soutien des États membres et des organisations internationales, l'examen de la faisabilité d'un régime mondial de MBM en réalisant d'autres études sur les aspects techniques, les avantages pour l'environnement, les incidences économiques et les modalités d'exécution d'un tel programme, en tenant compte des résultats des négociations menées au sein de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et d'autres faits nouveaux à l'échelle internationale, et de rendre compte des progrès réalisés à la 38^e session de l'Assemblée en 2013.

À sa 37^e session, l'Assemblée a également adopté pour le secteur de l'aviation internationale des objectifs ambitieux mondiaux visant une amélioration annuelle moyenne du rendement du carburant de 2 %, ainsi que le maintien des émissions mondiales nettes de carbone au même niveau à partir de 2020 (c'est-à-dire une croissance neutre en carbone à partir de 2020).

Dans sa résolution A37-19, l'Assemblée a demandé que les travaux portent essentiellement sur des évaluations qualitatives et quantitatives des options potentielles d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. Sur la base de ces travaux, l'Assemblée à sa 38^e session de 2013 a décidé, par sa résolution A38-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, et elle a demandé au Conseil de finaliser, avec le soutien des États membres, les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC.

Par ailleurs, dans sa résolution A38-18, l'Assemblée a demandé au Conseil de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime mondial de MBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives des États membres. Le Conseil a également été invité à trouver des mécanismes de mise en œuvre du

régime à compter de 2020 en tant qu’éléments d’un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l’exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l’OACI.

À la suite de la 38^e session de l’Assemblée, le Conseil, à sa 200^e session tenue en novembre 2013, a appuyé la poursuite, par le Comité de la protection de l’environnement en aviation (CAEP), des tâches techniques liées à l’établissement d’un régime mondial de MBM, afin de donner suite à la résolution A38-18. Le Conseil a décidé en outre d’établir un Groupe consultatif sur l’environnement (EAG), qui avait pour mandat de superviser tous les travaux liés à l’établissement d’un régime mondial de MBM et de présenter des recommandations au Conseil.

Le Groupe EAG s’est concentré sur l’établissement d’un mécanisme obligatoire de compensation de carbone comme base pour le régime mondial de MBM pour l’aviation internationale. La réunion EAG/15, tenue en janvier 2016, a examiné un projet de texte de résolution de l’Assemblée sur un régime mondial de MBM, qui a ensuite été peaufiné durant l’année par deux réunions d’un Groupe de haut niveau sur un régime mondial de MBM tenues en février et avril 2016, une réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM en mai 2016, et une réunion informelle d’amis du Président en août 2016.

En adoptant la résolution A39-3, l’Assemblée a chargé le Conseil d’élaborer, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur la mise en œuvre du système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) dans le cadre du CORSIA, aussi bien que sur les critères des unités d’émissions (EUC), afin de guider l’achat des unités d’émissions appropriées par les exploitants d’aéronefs dans le cadre du régime, compte tenu de l’évolution pertinente de la CCNUCC et de l’article 6 de l’Accord de Paris, ainsi que des politiques et des éléments indicatifs connexes pour appuyer l’établissement de registres dans le cadre du CORSIA.

À la suite de l’Assemblée, le Conseil sa 209^e session, a entériné le plan général d’activités de préparation pour la mise en œuvre du CORSIA, notamment l’élaboration par le Groupe CAEP de projets de SARP et d’éléments indicatifs liés au CORSIA.

Le Groupe CAEP a rédigé des normes et des pratiques recommandées internationales sur le CORSIA qui, après des amendements résultant de la consultation habituelle des États contractants de l’Organisation, ont été adoptées par le Conseil comme Annexe 16, volume IV.

Le tableau A indique l’origine des amendements apportés à la première édition de l’Annexe 16, volume IV, avec une liste des principaux sujets abordés, ainsi que les dates d’adoption par le Conseil, à sa 214^e session, de l’Annexe et des amendements, leurs dates d’entrée en vigueur et leurs dates d’application.

L’Assemblée, dans ses résolutions A39-3 et A40-19, a demandé au Conseil de réaliser, avec la contribution technique du CAEP, un examen périodique du CORSIA tous les trois ans à compter de 2022, pour permettre au Conseil d’examiner s’il est nécessaire d’apporter des ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s’il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l’Assemblée pour décision. Conformément à cette demande, le Conseil est convenu, en mars 2021, du processus et du cahier des charges pour l’examen périodique 2022 du CORSIA, notamment une série de demandes adressées au CAEP pour l’inviter à fournir de nouvelles contributions et analyses destinées à appuyer les travaux ultérieurs du Conseil sur ce sujet. Les contributions du CAEP au Conseil lors de l’examen périodique du CORSIA de 2022 incluaient notamment : des évaluations régulières des impacts de la pandémie de COVID-19 sur le CORSIA et son niveau de référence ; une évaluation des coûts de la mise en œuvre du CORSIA pour les États et les exploitants d’avions ; une analyse d’une éventuelle distorsion du marché dans le contexte des éléments de conception du CORSIA et une analyse de divers scénarios pour le niveau de référence du CORSIA après la phase pilote (2024 à 2035).

À sa 226^e session en août 2022, le Conseil a mis la dernière main à ses travaux sur l’examen périodique 2022 du CORSIA en tenant compte des contributions demandées au CAEP. Il a arrêté ses recommandations découlant de l’examen périodique 2022 du CORSIA, en vue de leur examen par l’Assemblée à sa 41^e session, à savoir : l’utilisation des émissions de 2019 comme niveau de référence du CORSIA pour la phase pilote, et l’utilisation de 85 % des émissions de 2019 comme niveau de référence du CORSIA après la phase pilote ; les modifications du pourcentage utilisé des facteurs de croissance sectoriel et individuel de l’exploitant porté à 100 % et à 0 % respectivement (pour la période 2030-2032) et à 85 % et à 15 % respectivement (pour la période 2033-2035), pour le calcul des obligations de compensation au titre du CORSIA ; et la modification de l’année des émissions de référence qui passe de 2020 à 2019 pour le seuil applicable aux nouveaux venus.

À sa 41^e session (27 septembre – 7 octobre 2022), l'Assemblée a examiné les propositions du Conseil et a adopté la résolution A41-22 – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*, qui intègre les recommandations du Conseil découlant de l'examen périodique 2022 du CORSA.

Application

La partie 1 du volume IV de l'Annexe 16 contient des définitions, des abréviations et des symboles. Dans la partie 2, le chapitre 2 contient les normes, les pratiques recommandées et les orientations pour la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO₂ d'un exploitant d'avions. Le chapitre 3 de la partie 2 contient les normes, les pratiques recommandées et les orientations sur les exigences de compensation des émissions de CO₂ auxquelles un exploitant d'avions peut se conformer en achetant des unités d'émissions créées par des programmes admissibles couverts au chapitre 4. Les conditions d'applicabilité pertinentes d'un exploitant d'avions assurant la navigation aérienne internationale sont précisées aux différents chapitres du volume IV de l'Annexe 16.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences est adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Utilisation du texte de l'Annexe dans les règlements nationaux. Le 13 avril 1948, le Conseil a adopté une résolution appelant l'attention des États contractants sur le bien-fondé d'utiliser autant que possible dans leurs règlements nationaux le texte exact des normes de l'OACI qui revêtent un caractère de règlement, et d'indiquer les différences par rapport aux normes, notamment l'addition éventuelle de règlements nationaux importants pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne internationale. Dans la mesure du possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de manière à en faciliter l'incorporation dans la législation nationale, sans modifications de forme importantes.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe :

1.— *Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :*

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Dispositions* régissant l'applicabilité des normes et des pratiques recommandées.
- d) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.
- e) *Tableaux et figures* qui renforcent ou illustrent une norme ou une pratique recommandée et qui y sont mentionnés ; ils font partie de la norme ou de la pratique recommandée correspondante et ont le même caractère.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées* :

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introduction et notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections divers d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de la langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues – français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Disposition typographique

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d’adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les notes dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l’obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l’expression *Il est recommandé*.

Dans le présent document, les unités de mesure utilisées sont conformes au Système international d’unités (SI) spécifié dans l’Annexe 5 à la *Convention relative à l’aviation civile internationale*. Lorsque l’Annexe 5 permet l’emploi d’unités supplétives hors SI, celles-ci sont indiquées entre parenthèses à la suite de l’unité principale. Lorsque deux séries d’unités sont utilisées, il ne faut pas en déduire que les paires de valeurs sont égales et interchangeables. On peut toutefois admettre qu’un niveau de sécurité équivalent est obtenu avec l’emploi exclusif de l’une ou l’autre des deux séries d’unités.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Tableau A. Amendements de l’Annexe 16, volume IV

<i>Amendement</i>	<i>Origine</i>	<i>Objet</i>	<i>Dates :</i> — <i>adoption</i> — <i>entrée en vigueur</i> — <i>application</i>
1 ^{re} édition	Réunion du Groupe directeur du Comité de la protection de l’environnement en aviation (2017)	Introduction de l’Annexe 16, volume IV, comprenant les normes et pratiques recommandées relatives à la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA)	27 juin 2018 22 octobre 2018 1 ^{er} janvier 2019
1 (2 ^e édition)	Douzième réunion du Comité de la protection de l’environnement en aviation (CAEP/12) Amendement n° 7 de l’Annexe 7 – <i>Marques de nationalité et d’immatriculation des aéronefs</i> 41 ^e session de l’Assemblée	a) clarifier des questions techniques relatives aux dispositions en matière de surveillance, de déclaration et de vérification ; b) définir un seuil de compensation pour les exploitants d’avions ayant un faible niveau d’activité aérienne internationale ; c) clarifier le calcul des obligations de compensation applicables aux nouveaux exploitants d’avions qui ne se qualifient pas comme nouveaux venus ; d) assurer une harmonisation avec les versions actualisées des normes ISO ; e) amendements corrélatifs découlant de l’Amendement n° 7 de l’Annexe 7 ; f) amendements corrélatifs découlant de la résolution A41-22 de l’Assemblée.	20 mars 2023 31 juillet 2023 1 ^{er} janvier 2024

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

PARTIE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Carburant admissible CORSIA. Carburant d'aviation durable CORSIA ou carburant d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone, qu'un exploitant peut utiliser pour réduire ses exigences de compensation.

Carburant d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone. Carburant d'aviation à base de combustibles fossiles qui répond aux critères de durabilité du CORSIA aux termes du présent volume.

Carburant d'aviation durable CORSIA. Carburant d'aviation obtenu à partir de sources renouvelables ou de déchets qui répond aux critères de durabilité du CORSIA aux termes du présent volume.

Distance orthodromique. Distance la plus courte, arrondie au kilomètre le plus proche, entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de destination, mesurée au-dessus de la surface de la Terre selon le modèle du Système géodésique mondial 1984 (WGS84).

Note.— Les coordonnées en latitude et longitude des aérodromes peuvent être obtenues à partir de la base de données des indicateurs d'emplacement de l'OACI.

Équipe de vérification. Groupe de vérificateurs, ou vérificateur unique compétent à titre de chef d'équipe, relevant d'un organisme de vérification chargé de la vérification d'une déclaration des émissions et, s'il y a lieu, d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions. L'équipe peut être appuyée par des experts techniques.

État de notification. État qui a soumis à l'OACI la demande d'enregistrement ou de modification d'un indicatif à trois lettres d'un exploitant d'avion relevant de sa compétence.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs avions.

Filière. Combinaison spécifique de matières premières et d'un procédé de transformation en vue de produire du carburant d'aviation.

Matière première. Type de matière brute non traitée utilisée pour la production de carburant d'aviation.

Nouveau venu. Exploitant d’avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du présent volume lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l’activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d’une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d’avions.

Organisme de vérification. Entité juridique assurant la vérification d’une déclaration des émissions et, s’il y a lieu, d’un rapport d’annulation d’unités d’émissions, à titre de tierce partie impartiale accréditée.

Organisme national d’accréditation. Organisme agréé par un État qui atteste qu’un organisme de vérification est compétent pour offrir des services de vérification spécifiques.

Paire d’aérodromes. Groupe de deux aérodromes composé d’un aérodrome de départ et d’un aérodrome d’arrivée.

Paire d’États. Groupe de deux États composé d’un État de départ ou de ses territoires et d’un État d’arrivée ou de ses territoires.

Partenariat administratif. Délégation d’un État à un autre État (à d’autres États) de tâches administratives indiquées dans le présent volume.

Période de déclaration. Période commençant le 1^{er} janvier et se terminant le 31 décembre d’une année donnée pour laquelle un exploitant d’avions ou un État communique des renseignements requis. La période de déclaration correspondant à un vol est établie en fonction de l’heure de départ (UTC).

Permis d’exploitation aérienne (AOC). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d’un vol projeté ou d’une partie d’un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

Procédé de transformation. Type de technologie utilisée pour transformer une matière première en carburant d’aviation alternatif.

Propriétaire d’avions[†]. Personne(s), organisation(s) ou entreprise(s) identifiée(s) dans les cases 4 (Nom du propriétaire) et 5 (Adresse du propriétaire) du certificat d’immatriculation d’un avion.

Propriétaire d’avions^{††}. Personne(s), organisation(s) ou entreprise(s) identifiée(s) aux cases 4a et 4b du certificat d’immatriculation d’un avion (pour autant que la base retenue pour l’immatriculation soit la « propriété de l’aéronef »), ou sinon à la case 5 dudit certificat.

Quantité de carburant embarquée. Mesure de la quantité de carburant fournie par le fournisseur de carburant, indiquée (en litres) dans les avis de livraison ou les factures de carburant pour chaque vol.

Rapport de vérification. Document rédigé par l’organisme de vérification, contenant l’avis de vérification et les renseignements de soutien requis.

Vérification de rapport. Processus indépendant, systématique et suffisamment documenté pour l’évaluation d’une déclaration des émissions et, s’il y a lieu, d’un rapport d’annulation d’unités d’émissions admissibles.

[†] Applicable jusqu’au 25 novembre 2026.

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

CHAPITRE 2. ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

Dans le volume IV de la présente Annexe, les abréviations suivantes ont la signification indiquée ci-après :

Abréviations

ACARS	Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu
AOC	Permis d'exploitation aérienne
CEI	Commission électrotechnique internationale
CERT	Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂
CO ₂	Dioxyde de carbone
CO ₂ e	Équivalent en dioxyde de carbone
CORSIA	Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale
GES	Gaz à effet de serre
IAF	Forum international d'accréditation
ISO	Organisation internationale de normalisation
MJ	Mégajoule
MRV	Surveillance, déclaration et vérification
TKP	Tonne-kilomètre payante

Unités hors SI

Les unités hors SI indiquées au tableau 2-1 seront utilisées soit à la place des unités SI, soit en plus de ces dernières, comme unités principales de mesure au titre du présent volume.

Tableau 2-1. Unités hors SI à utiliser avec les unités SI

<i>Quantité spécifique</i>	<i>Unité</i>	<i>Symbole</i>	<i>Définition (en termes d'unités SI)</i>
masse	tonne	t	1 t = 10 ³ kg
temps	heure	h	1 h = 60 min = 3 600 s
volume	litre	L	1 L = 1 dm ³ = 10 ⁻³ m ³

PARTIE 2. RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSA)

CHAPITRE 1. ADMINISTRATION

Note 1.— Voir également l'appendice 1 pour d'autres renseignements sur les procédures administratives.

Note 2.— Les documents de l'OACI auxquels renvoie le présent volume de l'Annexe 16 et qui sont indiqués ci-après sont des textes dont le Conseil a approuvé la publication par l'OACI en appui audit volume et ils sont essentiels à la mise en œuvre du CORSIA. Ces documents peuvent être consultés sur le site web du CORSIA de l'OACI et ne peuvent être amendés que par le Conseil :

1. *CORSIA States for Chapter 3 State Pairs
(États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3) ;*
2. *ICAO CORSIA CO₂ Estimation and Reporting Tool
(Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ du CORSIA de l'OACI) ;*
3. *CORSIA Eligibility Framework and Requirements for Sustainability Certification Schemes
(CORSIA – Condition d'admissibilité et exigences pour les programmes de certification de la durabilité) ;*
4. *CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes
(CORSIA – Programmes approuvés de certification de la durabilité) ;*
5. *CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels
(CORSIA – Critères de durabilité pour les carburants admissibles CORSIA) ;*
6. *CORSIA Default Life Cycle Emissions Values for CORSIA Eligible Fuels
(CORSIA – Valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie des carburants admissibles CORSIA) ;*
7. *CORSIA Methodology for Calculating Actual Life Cycle Emissions Values
(CORSIA – Méthodologie de calcul des valeurs réelles des émissions pendant le cycle de vie) ;*
8. *CORSIA Eligible Emissions Units
(CORSIA – Unités d'émissions admissibles) ;*
9. *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria
(CORSIA – Critères d'admissibilité des unités d'émissions) ;*
10. *CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for the Implementation of CORSIA
[Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de mise en œuvre du CORSIA] ;*
11. *CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions
(CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États) ;*
12. *CORSIA 2020 Emissions
(CORSIA – Émissions de 2020) ;*
13. *CORSIA Annual Sector's Growth Factor (SGF)
[CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle] ;*
14. *CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for Transparency
[Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence].*

Les dispositions 1.1 à 1.6 s'appliqueront aux classifications définies dans le présent volume.

1.1 Attribution de vols internationaux à un exploitant d’avions

1.1.1 L’exploitant d’avions identifiera les vols internationaux, tels qu’ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, qui lui sont attribués selon la méthode décrite aux § 1.1.2 et 1.1.3.

Note.— Deux ou plusieurs vols consécutifs effectués sous le même numéro de vol sont considérés comme des vols distincts aux fins du présent volume.

1.1.2 Aux fins du présent volume, un vol international est défini comme l’exploitation d’un avion depuis son décollage d’un aéroport d’un État ou de ses territoires jusqu’à son atterrissage sur un aéroport d’un autre État ou de ses territoires. Un vol intérieur est défini comme l’exploitation d’un avion depuis son décollage d’un aéroport d’un État ou de ses territoires jusqu’à son atterrissage sur un aéroport du même État ou de ses territoires.

1.1.3 L’attribution d’un vol international particulier à un exploitant d’avions sera déterminée 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.

Note 1.— Les indicatifs OACI figurent dans le Doc 8585 – Indicatifs des exploitants d’aéronefs et des administrations et services aéronautiques.

Note 2.— Le renvoi à la case 7 est fondé sur le modèle de plan de vol de l’OACI qui figure à l’appendice 2 du Doc 4444 – Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien.

- 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 (AOC) (ou l’équivalent) émis par un État, ce vol sera attribué à l’exploitant d’avions qui détient le permis (ou l’équivalent).
- c) *Autre* : Lorsque l’exploitant d’avions assurant un vol n’a pas été identifié par les méthodes décrites au § 1.1.3, alinéa a) ou b), ce vol sera attribué au propriétaire de l’avion qui sera alors considéré comme l’exploitant de l’avion.

Note.— La figure A-1 du supplément A illustre la procédure d’attribution d’un vol à un exploitant d’avions.

1.1.4 À la demande de l’État dans lequel l’avion est immatriculé, les propriétaires d’avions identifiés selon la méthode décrite au § 1.1.3, alinéa c), fourniront tous les renseignements nécessaires à l’identification du véritable exploitant d’avions assurant le vol.

1.1.5 L’exploitant d’avions peut déléguer par contrat à un tiers les obligations administratives indiquées dans le présent volume, sous réserve que la délégation soit accordée à une entité différente de l’organisme de vérification. La responsabilité de conformité ne sera pas déléguée.

1.1.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l’État veille à l’attribution correcte d’un vol international effectué au départ d’un aéroport situé sur son territoire à un exploitant d’avions, selon la méthode indiquée au § 1.1.3 et qu’il effectue les vérifications d’ordre de grandeur requises pour assurer que les données communiquées sont complètes, comme il est décrit au § 2.4.1.6.*

1.2 Attribution d’un exploitant d’avions à un État

1.2.1 L’exploitant d’avions assurant des vols internationaux, tels qu’ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, qui lui sont attribués, identifiera l’État auquel il est attribué selon la méthode décrite au § 1.2.4.

1.2.2 L'État veillera à ce qu'un exploitant d'avions lui soit correctement attribué selon la méthode décrite au § 1.2.4.

1.2.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI pour se conformer aux exigences décrites au § 1.2.2.*

1.2.4 L'attribution d'un exploitant d'avions à un État sera établie comme suit :

a) *Indicatif OACI* : Lorsque l'exploitant d'avions dispose d'un indicatif OACI, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent volume auprès de l'État de notification.

Note.— *Les listes des indicatifs de l'OACI et des États de notification figurent dans le Doc 8585 – Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques.*

b) *Permis d'exploitation aérienne* : 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, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent volume auprès de l'État qui a émis le permis d'exploitation aérienne (ou l'équivalent).

c) *Lieu d'immatriculation juridique* : Lorsque l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI ou ne détient pas de permis d'exploitation aérienne, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent volume auprès de l'État où il est inscrit comme personne morale. Si l'exploitant d'avions est une personne physique, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent volume auprès de l'État de résidence et d'enregistrement.

1.2.5 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, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent volume auprès de ce nouvel État dès le début de la période de conformité suivante.

1.2.6 L'exploitant d'avions disposant d'une filiale en propriété exclusive enregistrée légalement dans le même État peut être traité comme un exploitant d'avions consolidé unique responsable de la conformité aux dispositions du présent volume, sous réserve d'approbation de l'État. Des preuves seront fournies dans le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions pour démontrer que la filiale est en propriété exclusive.

1.2.7 L'État soumettra à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux exigences indiquées au tableau A5-3 (champ 1) de l'appendice 5 et conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. L'État peut soumettre plus fréquemment à l'OACI des mises à jour de cette liste.

Note.— *La figure A-2 du supplément A illustre l'attribution des exploitants d'avions aux États.*

1.3 État

1.3.1 L'État approuvera la conformité de l'exploitant d'avions sur la base de preuves satisfaisantes indiquant que l'exploitant d'avions s'est conformé à des exigences qui sont au moins égales aux normes applicables figurant dans le présent volume.

Note.— *Chaque nouvelle édition et chaque nouvel amendement de la présente Annexe qui deviennent applicables (voir le tableau A de l'Avant-Propos) annulent et remplacent toutes les éditions et tous les amendements antérieurs.*

1.3.2 L'État ne déléguera pas à un autre État l'application des dispositions du présent volume, ni ses tâches administratives auprès de l'OACI. L'État peut déléguer à un autre État les procédures administratives décrites dans le présent volume dans le cadre d'un partenariat administratif fondé sur un accord bilatéral entre les États respectifs.

Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), volume IV – Procédures de démonstration de la conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), contient un modèle de partenariat administratif et des orientations connexes.

1.3.3 L'État qui apporte un soutien des capacités dans le cadre d'un partenariat administratif communiquera à l'OACI des renseignements sur les autorités administratives contractantes, les exploitants d'avions visés, la portée et la durée du partenariat administratif, ainsi qu'une copie de l'accord bilatéral.

1.3.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État apportant le soutien de capacité détermine si l'autorité administrative à laquelle l'autorité a été déléguée et qui assurera des tâches administratives pour un autre État dispose des ressources nécessaires pour offrir de tels services.*

1.3.5 L'État recevant le soutien de capacité veillera à ce que les exploitants d'avions qui lui sont attribués soient avisés des dispositions administratives avant le début du partenariat administratif et de toutes modifications éventuelles par la suite.

1.3.6 Un État ne se retirera pas d'un partenariat administratif avant d'avoir terminé les activités de déclaration à la fin de la période de déclaration, mais il peut se retirer d'un partenariat administratif en donnant un préavis dans les délais définis dans l'accord.

1.3.7 L'État soumettra à l'OACI la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux exigences indiquées au tableau A5-3 (champ 2) de l'appendice 5, et conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. L'État peut soumettre plus fréquemment à l'OACI des mises à jour de cette liste.

1.4 Tenue des enregistrements

1.4.1 L'exploitant d'avions tiendra, pendant une période de 10 ans, des enregistrements démontrant la conformité aux exigences des chapitres 2, 3 et 4 de la présente partie.

1.4.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'exploitant d'avions tienne des enregistrements relatifs à ses émissions de CO₂ par paire d'États durant la période 2019-2020, afin de vérifier ses exigences de compensation calculées par l'État durant les périodes de conformité 2030-2035.*

1.4.3 L'État tiendra des enregistrements relatifs aux émissions de CO₂ 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.

1.5 Périodes de conformité et calendrier

Les États et les exploitants d'avions se conformeront aux normes des chapitres 2, 3 et 4 de la présente partie, comme le prévoit le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

1.6 Procédures équivalentes

L'application de procédures équivalentes, au lieu des procédures spécifiées dans le présent volume de l'Annexe 16, sera approuvée par l'État auquel l'exploitant d'avions a été attribué au § 1.2. Il sera possible de démontrer que les procédures équivalentes satisfont aux prescriptions du présent volume de l'Annexe 16.

Note.— Des éléments indicatifs, incluant l’application de procédures équivalentes, sont fournis dans 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).

CHAPITRE 2. SURVEILLANCE, DÉCLARATION ET VÉRIFICATION (MRV) DES ÉMISSIONS ANNUELLES DE CO₂ DES EXPLOITANTS D'AVIONS

2.1 Applicabilité des exigences de MRV

Note.— Voir également au chapitre 1 les exigences administratives de l'État et de l'exploitant d'avions.

2.1.1 Les normes et les pratiques recommandées du présent chapitre s'appliqueront aux exploitants d'avions qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO₂ 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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2, à partir du 1^{er} janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

2.1.2 **Recommandation.**— *Pour déterminer si un vol est international ou intérieur, il est recommandé que l'exploitant d'avions et l'État utilisent, aux fins du présent volume, le Doc 7910 – Indicateurs d'emplacement, qui contient une liste d'aérodromes et d'États auxquels ils sont attribués. 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 également d'autres éléments indicatifs.*

2.1.3 Les normes et les pratiques recommandées du présent chapitre ne s'appliqueront pas aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2, 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'État.

2.1.4 Les normes et les pratiques recommandées du présent chapitre s'appliqueront à un exploitant d'avions nouveau venu à compter de l'année durant laquelle il remplit les critères des § 2.1.1 et 2.1.3.

2.1.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, lorsque les émissions annuelles de CO₂ des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2, d'un exploitant d'avions, se rapprochent du seuil, tel qu'il est défini aux § 2.1.1 et 2.1.3, l'exploitant envisage de prendre contact avec l'État auquel il est attribué pour demander des instructions. De même, il est recommandé que l'État assure la surveillance des exploitants d'avions qui lui sont attribués et qu'il prenne contact avec ceux qu'il considère comme se rapprochant du seuil ou le dépassant. L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO₂ sont inférieures au seuil peut décider de prendre contact volontairement avec l'État auquel il est attribué. Par ailleurs, il est recommandé qu'un exploitant d'avions qui remplissait les conditions d'applicabilité l'année précédente mais ne les remplit pas pour l'année considérée notifie ce fait à l'État auquel il est attribué.*

Note.— Voir à la figure B-1 du supplément B le diagramme de la procédure de détermination de l'applicabilité du chapitre 2 aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2.

2.2 Surveillance des émissions de CO₂

2.2.1 Admissibilité des méthodes de surveillance

2.2.1.1 L’exploitant d’avions surveillera et enregistrera sa consommation de carburant pour des vols internationaux, tels qu’ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, conformément à une méthode de surveillance admissible, telle qu’elle est définie aux § 2.2.1.2 et 2.2.1.3, et approuvée par l’État auquel il est attribué. Une fois le plan de surveillance des émissions approuvé, l’exploitant d’avions appliquera la même méthode de surveillance admissible durant toute la période de conformité.

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 (CORSA) contient d’autres éléments indicatifs sur l’admissibilité des méthodes de surveillance ainsi que sur les seuils correspondants et les paramètres connexes.*

2.2.1.2 Période 2019-2020

2.2.1.2.1 L’exploitant d’avions dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu’ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, 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.

2.2.1.2.2 L’exploitant d’avions dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu’ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l’OACI, tels qu’ils sont décrits respectivement aux appendices 2 et 3.

2.2.1.2.3 Si les émissions annuelles de CO₂ provenant des vols internationaux de l’exploitant d’avions, tels qu’ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, dépassent le seuil de 500 000 tonnes en 2019, l’État permettra à l’exploitant d’avions, à sa discrétion, de continuer à utiliser en 2020 la même méthode de surveillance choisie conformément aux dispositions du 2.2.1.2.2.

2.2.1.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l’exploitant d’avions utilise la même méthode de surveillance durant la période 2019-2020 que celle qu’il prévoit utiliser durant la période 2021-2023, en tenant compte de ses émissions annuelles CO₂ prévues durant la période 2021-2023. Si l’exploitant d’avions doit changer de méthode de surveillance, il est recommandé qu’il soumette un plan révisé de surveillance des émissions avant le 30 septembre 2020 pour pouvoir appliquer la nouvelle méthode de surveillance à compter du 1^{er} janvier 2021.*

2.2.1.2.5 Si, au 1^{er} janvier 2019, l’exploitant d’avions ne dispose pas de plan de surveillance des émissions approuvé, il surveillera et enregistrera ses émissions de CO₂ 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’État auquel il est attribué.

2.2.1.2.6 Si le plan de surveillance des émissions de l’exploitant d’avions, tel qu’il est défini au § 2.2.2, est considéré comme incomplet et/ou incompatible avec la méthode admissible de surveillance de la consommation de carburant décrite à l’appendice 2, l’État auquel l’exploitant d’avions est attribué peut approuver une autre méthode de surveillance de la consommation de carburant admissible au titre du plan de surveillance des émissions pour une période ne dépassant pas le 30 juin 2019.

2.2.1.2.7 Si l’exploitant d’avions ne dispose pas d’informations suffisantes pour utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant, telle qu’elle est définie à l’appendice 2, l’État auquel l’exploitant d’avions est attribué peut, à sa discrétion, approuver l’utilisation de l’outil d’estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l’OACI pendant une période ne dépassant pas le 30 juin 2019.

Note.— Voir le diagramme de la procédure de détermination de l'admissibilité des méthodes de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020 à la figure B-2 du supplément B.

2.2.1.3 Période 2021-2035

2.2.1.3.1 L'exploitant d'avions, dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux soumis à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement aux § 1.1.2 et 3.1, 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, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, non sujets à des exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1, l'exploitant d'avions utilisera soit une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'appendice 2, soit l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'appendice 3.

2.2.1.3.2 L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement aux § 1.1.2 et 3.1, 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux appendices 2 et 3.

2.2.1.3.3 Si les émissions annuelles de CO₂ provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement aux § 1.1.2 et 3.1, 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^{er} 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 à l'appendice 2.

2.2.1.3.4 Si les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux de l'exploitant d'avions sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement aux § 1.1.2 et 3.1, 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^{er} 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 ($y+2$).

Note.— Voir le diagramme de la procédure de détermination de l'admissibilité des méthodes de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité 2021-2035 à la figure B-3 du supplément B.

2.2.1.3.5 L'exploitant d'avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1^{er} janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu peut utiliser soit une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites en appendice 2, soit l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ du CORSIA (CERT) de l'OACI, décrit en appendice 3, dans l'année où il remplit lesdites conditions pour la première fois (année y).

2.2.1.3.6 Si l'exploitant d'avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1^{er} janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu n'a pas assez d'informations pour utiliser une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites en appendice 2, l'État auquel il est attribué approuvera, à sa discrétion, l'utilisation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pendant une période qui ne dépassera pas le 30 juin de l'année qui suit la date à laquelle il a rempli lesdites conditions pour la première fois (année $y + 1$).

2.2.2 Plan de surveillance des émissions

2.2.2.1 L'exploitant d'avions soumettra à l'approbation de l'État auquel il est attribué un plan de surveillance des émissions, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. Le plan de surveillance des émissions contiendra les renseignements indiqués à l'appendice 4.

2.2.2.2 Un exploitant d’avions nouveau venu soumettra à l’État auquel il est attribué un plan de surveillance des émissions dans les trois mois qui suivent la date à laquelle il remplit les critères décrits au § 2.1.

2.2.2.3 L’exploitant d’avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1^{er} janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu soumettra, dans les trois mois qui suivent la date à laquelle il remplit les conditions, un plan de surveillance des émissions de ses vols internationaux, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2, et l’État qui reçoit un plan de surveillance des émissions complet conforme à l’appendice 4 approuvera ce plan dans les deux mois suivant sa réception.

2.2.2.4 L’exploitant d’avions soumettra de nouveau à l’approbation de l’État auquel il est attribué le plan de surveillance des émissions si une modification significative a été apportée aux informations figurant dans le plan (c’est-à-dire un changement du statut de l’exploitant d’avions ou de son admissibilité concernant une option choisie au titre des exigences de surveillance des émissions, ou qui affectera autrement la décision de l’État auquel l’exploitant d’avions est attribué de déterminer si la méthode de surveillance de l’exploitant d’avions est conforme aux exigences).

2.2.2.5 L’exploitant d’avions avisera également l’État auquel il est attribué de tout changement qui pourrait avoir une incidence sur la supervision de l’État (comme par exemple, changement de la désignation sociale ou de l’adresse), même si les modifications ne sont pas considérées comme significatives.

2.2.2.6 Si le plan de surveillance des émissions de l’exploitant d’avions est considéré comme incomplet et/ou incompatible avec les exigences régissant les plans de surveillance des émissions définies à l’appendice 4, l’État auquel l’exploitant est attribué entrera en contact avec l’exploitant d’avions pour résoudre les problèmes non réglés. Cela peut inclure le renvoi du plan de surveillance des émissions à l’exploitant d’avions avec une explication du problème ou une demande de nouveaux renseignements.

2.2.2.7 L’exploitant d’avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1^{er} janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu et qui remplit les conditions du § 2.1 près de la fin de l’année *y* entrera en contact le plus tôt possible avec l’État auquel il a été attribué. Il en va de même pour l’exploitant d’avions qui ne se rend pas compte qu’il remplit les conditions du § 2.1 avant le début de l’année *y* + 1.

2.2.2.8 **Recommandation.**— *Dans les cas où l’exploitant d’avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1^{er} janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu remplit les conditions du § 2.1 près de la fin de l’année *y*, ou ne se rend pas compte qu’il remplit les conditions du § 2.1 avant le début de l’année *y* + 1, il est recommandé que l’exploitant d’avions et l’État déterminent le degré de souplesse à prévoir, s’il y a lieu, quant aux dates limites de soumission du plan de surveillance des émissions, d’approbation par l’État du plan de surveillance des émissions et d’achèvement du processus de vérification.*

2.2.2.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l’exploitant d’avions entre en contact avec l’État longtemps avant de remplir les conditions et inclue l’élaboration d’un plan de surveillance des émissions dans le cadre de tout processus de planification lié à des situations telles qu’une fusion, une séparation, la création de filiales, l’élargissement de l’exploitation à des vols internationaux, ou autre changement dans le statut ou les activités qui peut avoir pour effet de lui faire remplir les conditions d’applicabilité du présent volume.*

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 (CORSA) contient d’autres éléments indicatifs sur le plan de surveillance des émissions et les changements importants.*

2.2.3 Calculs des émissions de CO₂ provenant de l’usage de carburant d’aviation

2.2.3.1 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.

2.2.3.2 L'exploitant d'avions enregistrera la masse volumique du carburant (qui peut être la valeur réelle ou une valeur standard de 0,8 kg par litre) utilisée pour des raisons d'exploitation et de sécurité (par exemple, inscription dans un registre d'exploitation, un journal de bord ou un carnet technique). La procédure pour indiquer l'utilisation de la masse réelle ou standard sera décrite en détails dans le plan de surveillance des émissions, avec renvoi aux documents pertinents de l'exploitant d'avions.

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 d'autres éléments indicatifs sur la masse volumique du carburant.

2.2.3.3 L'exploitant d'avions appliquant une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont définies à l'appendice 2, déterminera la quantité d'émissions de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, en utilisant la formule suivante :

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f$$

où

CO₂ = Émissions de CO₂ (en tonnes) ;
M_f = Masse du carburant f utilisé (en tonnes) ;
FCF_f = Facteur de conversion du carburant f donné, égal à 3,16 (en kg de CO₂/kg de carburant) pour le carburant Jet-A, Jet-A1, TS-1, ou le carburéacteur n° 3 et à 3,10 (en kg de CO₂/kg de carburant) pour le carburant AvGas ou Jet-B.

Note.— Aux fins du calcul des émissions de CO₂, la masse de carburant utilisé comprend l'ensemble des carburants d'aviation.

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

2.2.4.1 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.

2.2.4.2 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.

2.2.4.3 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.

Note 1.— Les dispositions du présent chapitre supposent que les chaînes logistiques du carburant d'aviation ne sont pas séparées aux aéroports et que les carburants admissibles CORSIA sont normalement mélangés à divers points de l'infrastructure d'approvisionnement en carburant d'aviation (par exemple, pipelines, terminaux pétroliers, systèmes de stockage de carburant d'aéroport). Les carburants admissibles CORSIA achetés par un exploitant d'avions particulier peuvent ne pas être utilisés concrètement dans son avion, et il ne sera pas possible de déterminer la proportion exacte de carburant durable au point de remplissage de l'avion. Les réductions d'émissions réclamées par un exploitant d'avions en

échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA sont basées sur la masse de carburants admissibles CORSIA indiquée dans les factures d'achat et la documentation sur le contenu du mélange.

Note 2.— Les réductions d'émissions résultant de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA sont calculées tel qu'il est indiqué dans la partie 2, chapitre 3, § 3.3, dans le contexte du calcul des exigences de compensation des émissions de CO₂. Ces calculs utilisent la valeur des émissions pendant le cycle de vie (L_{CEF}) approuvée pour le carburant admissible CORSIA. Des informations sur les réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburant admissible CORSIA figurent dans la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions (champ 14 du tableau A5-1 de l'appendice 5), en conformité avec les exigences de la partie 2, chapitre 2, § 2.3.1 et 2.3.3.

2.3 Déclaration des émissions de CO₂

2.3.1 Déclaration de l'exploitant d'avions

2.3.1.1 L'exploitant d'avions soumettra à l'État auquel il est attribué une copie de la déclaration des émissions vérifiée, aux fins d'approbation par cet État, ainsi qu'une copie du rapport de vérification connexe, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

2.3.1.2 L'État décidera du niveau d'agrégation (c'est-à-dire, paire d'États ou paire d'aérodromes) selon lequel un exploitant d'avions qui lui est attribué lui rendra compte du nombre de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 (voir tableau A5-1, champ 9), et des émissions de CO₂ (voir tableau A5-1, champ 10). L'État informera l'exploitant d'avions qui lui est attribué si, dans sa déclaration des émissions, les champs 9 et 10 sont au niveau de paire d'États ou de paire d'aérodromes, durant le processus d'approbation du plan de surveillance des émissions.

2.3.1.3 La déclaration des émissions contiendra les renseignements indiqués au tableau A5-1 de l'appendice 5. L'exploitant d'avions qui utilise l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI n'a pas à remplir le champ 6.

2.3.1.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'exploitant d'avions utilise le modèle de déclarations des émissions normalisé figurant 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 (CORSIA), ou un modèle approuvé par l'État auquel il est attribué, aux fins de soumission de renseignements à l'État auquel il est attribué.*

2.3.1.5 Lorsque l'exploitant d'avions soumet des déclarations récapitulatives des émissions de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, 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.

2.3.1.6 Dans les cas particuliers où l'exploitant d'avions exploite des vols 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'État auquel il est attribué que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'avions, tel qu'il est défini au § 3.2 de l'appendice 5, en indiquant les raisons pour lesquelles une telle publication serait préjudiciable à ses intérêts commerciaux. L'État déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

Note.— Dans l'application des § 2.3.1.6 et/ou 2.3.1.7, les émissions annuelles de CO₂ des vols d'un exploitant d'avions réalisés entre une paire d'États donnée sont considérées comme commercialement sensibles si elles sont calculées selon une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'appendice 2.

2.3.1.7 Dans les 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 son État 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'État déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

2.3.2 Déclaration de l'État

2.3.2.1 L'État calculera la quantité totale annuelle moyenne d'émissions de CO₂ de chacun des exploitants d'avions qui lui sont attribués durant la période 2019-2020 et il les en informera, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

2.3.2.2 L'État soumettra une déclaration à l'OACI, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. Cette déclaration contiendra les renseignements indiqués aux tableaux A5-4, A5-5 et A5-6 de l'appendice 5, le cas échéant.

2.3.2.3 L'État informera l'OACI de toutes données communiquées considérées confidentielles, conformément aux dispositions prévues aux § 2.3.1.6 et 2.3.1.7.

2.3.2.4 Toutes les données d'un exploitant d'avions qui sont considérées confidentielles conformément aux dispositions prévues aux § 2.3.1.6 et 2.3.1.7, 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.

2.3.3 Déclaration des carburants admissibles CORSIA

2.3.3.1 L'exploitant d'avions soustraira de la quantité totale de carburants admissibles CORSIA déclarée les carburants admissibles CORSIA échangés ou vendus à une tierce partie.

2.3.3.2 L'exploitant d'avions soumettra une déclaration indiquant tous les programmes de réduction des GES auxquels il participe et au titre desquels il peut réclamer des réductions des émissions de CO₂ en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, ainsi qu'une déclaration affirmant qu'il n'a pas fait de réclamation en échange des mêmes lots de carburants admissibles CORSIA au titre d'autres programmes.

2.3.3.3 Pour réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA dans sa déclaration des émissions, l'exploitant d'avions communiquera pour une période de conformité donnée les informations telles qu'elles sont décrites dans le tableau A5-2 de l'appendice 5 concernant tous les carburants admissibles CORSIA reçus d'un mélangeur à la fin de cette période de conformité. Les informations fournies portent sur tout le processus jusqu'au point de mélange et comprennent les renseignements reçus du producteur de carburant pur (non mélangé) et celles du mélangeur de carburants.

2.3.3.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'exploitant d'avions présente annuellement ses réclamations en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA de manière à assurer que tous les documents sont traités en temps opportun. L'exploitant d'avions a cependant le choix de 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. Dans le cas des mélanges effectués durant le second semestre de l'année finale d'une période de conformité, il est recommandé que l'exploitant d'avions et l'État auquel il est attribué déterminent le degré de souplesse éventuelle à appliquer quant à la soumission des déclarations.*

2.3.3.5 Si l'exploitant d'avions achète du carburant auprès d'un fournisseur en aval du mélangeur de carburant (par exemple, auprès d'un distributeur, d'un autre exploitant d'avions, ou d'un concessionnaire à un aérodrome), 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, conformément aux dispositions du chapitre 3.

2.4 Vérification des émissions de CO₂

2.4.1 Vérification annuelle de la déclaration des émissions d’un exploitant d’avions

2.4.1.1 L’exploitant d’avions recrutera un organisme de vérification pour la vérification de sa déclaration annuelle des émissions.

2.4.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu’avant d’entrer en contact avec l’organisme de vérification, l’exploitant d’avions effectue un contrôle afin de confirmer l’état d’accréditation de l’organisme aux fins du présent volume. Les ressources aidant à cette fin comprennent la liste des organismes de vérification accrédités dans les États, qui figure 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, et les listes des organismes de vérification accrédités, avec les domaines d’application CORSIA correspondants, fournies par l’intermédiaire de l’organisme national d’accréditation.*

2.4.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l’exploitant d’avions effectue en interne une vérification préalable de sa déclaration des émissions avant d’en confier la vérification à un organisme de vérification.*

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 éléments indicatifs sur la vérification préalable en interne et l’exécution du contrôle de l’état d’accréditation de l’organisme de vérification aux fins du présent volume.*

2.4.1.4 Un organisme de vérification effectuera la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2019¹, ainsi qu’aux dispositions pertinentes de la section 3 de l’appendice 6.

2.4.1.5 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’État auquel l’exploitant d’avions est attribué une copie de la déclaration des émissions et du rapport de vérification correspondant, conformément au calendrier, tel qu’il est défini à l’appendice 1.

2.4.1.6 L’État effectuera une vérification d’ordre de grandeur de la déclaration des émissions conformément au calendrier, tel qu’il est défini à l’appendice 1.

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 d’autres éléments indicatifs sur la vérification d’ordre de grandeur.*

2.4.1.7 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 volume, l’État partagera, après accord avec 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.

1. ISO 14064-3:2019 intitulé « Gaz à effet de serre – Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la vérification et la validation des déclarations des gaz à effet de serre ».

Note.— Ces données et informations peuvent inclure le nom de l'exploitant d'avions, l'année de déclaration, le nombre de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2, par paire d'aérodromes ou paire d'États, ainsi que des données sur l'avion et ses émissions.

2.4.1.8 Les États informeront 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.

2.4.1.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'à la demande légitime d'un autre État, l'État partage des données concernant les exploitants d'avions qui lui sont attribués, si cette demande porte sur l'attribution exacte de vols aux exploitants d'avions. Cela inclut les avions loués lorsqu'il y a risque d'attribution incorrecte de vols dû à la complexité du mode de location et des arrangements entre exploitants d'avions parent/auxiliaires. Il est recommandé par ailleurs que les États se soutiennent mutuellement et partagent des informations de vol (par exemple, des systèmes ATM), surtout dans des cas où le vol est effectué entre deux États qui n'incluent pas l'État auquel l'exploitant d'avions est attribué. Ces données incluent les aérodromes d'origine et de destination, la date et l'heure du vol, le type d'avion.*

Note.— À titre d'exemple de la complexité du mode de location, l'exploitant A peut louer son avion à l'exploitant B, les deux exploitants utilisant le même avion durant l'année, sauf que l'exploitant B n'assure pas de vols à destination de l'État qui fait la demande d'information. L'État régissant l'exploitant A peut vouloir confirmer que l'avion loué est identifié dans la déclaration des émissions de l'exploitant B, pour s'assurer que l'exploitant A n'a pas soumis de déclarations incomplètes.

2.4.1.10 Sur réception d'une demande d'information, l'État indiquera le nom de l'organisme de vérification recruté pour vérifier chaque déclaration des émissions.

2.4.1.11 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État avise les exploitants d'avions concernés de toute demande de divulgation d'information.*

2.4.2 Organisme de vérification et organisme national d'accréditation

2.4.2.1 Pour qu'il soit admissible à vérifier la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions, un organisme de vérification sera accrédité selon les normes ISO/IEC 17029:2019² et ISO 14065:2020³ et les dispositions pertinentes de la section 2 de l'appendice 6 par un organisme national d'accréditation.

Note.— *Un exploitant d'avions peut recruter un organisme de vérification accrédité par un autre État, sous réserve de l'application des règles et règlements concernant la prestation de services de vérification dans l'État auquel il est attribué.*

2.4.2.2 Un organisme national d'accréditation fonctionnera conformément à la norme ISO/IEC 17011:2017⁴ et aux exigences pertinentes figurant dans la section 4 de l'appendice 6.

2.4.3 Vérification des carburants admissibles CORSIA

2.4.3.1 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.

2. ISO/IEC 17029:2019, intitulée « Évaluation de la conformité – Principes généraux et exigences pour les organismes de validation et de vérification ».

3. ISO 14065:2020, intitulée « Principes généraux et exigences pour les organismes de validation et de vérification de l'information environnementale ».

4. ISO/IEC 17011:2017, intitulée « Évaluation de la conformité – Exigences pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité ».

2.4.3.2 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.

2.4.3.3 **Recommandation.**— *Lorsqu'une disposition régissant un audit est activée, et qu'un audit du producteur de carburant est lancé, il est recommandé que l'exploitant d'avions en communique les résultats au producteur de carburant, de manière à ce que celui-ci puisse les mettre à la disposition d'autres exploitants d'avions qui veulent s'assurer des processus internes du producteur de carburant, aux fins du présent volume.*

Note.— *Les assurances de contrôle de la qualité des producteurs de carburant admissibles CORSIA comprennent des déclarations et/ou des certifications de processus, ainsi que des audits périodiques réalisés par des vérificateurs, des acheteurs ou des organismes de confiance. Les certifications des processus, notamment les certificats de durabilité, offrent l'assurance que le producteur de carburant admissible CORSIA a établi des procédures commerciales pour éviter le double comptage, tandis que les audits périodiques vérifient que le producteur suit bien les procédures établies. Les acheteurs et les États peuvent décider d'effectuer des audits indépendants des dossiers de production du producteur de carburant admissible CORSIA pour obtenir une assurance supplémentaire.*

2.4.3.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les mesures de contrôle des achats de carburant admissible CORSIA visent à offrir des droits d'audit aux acheteurs de carburant, aux exploitants d'avions, ou à leurs représentants désignés, afin de garantir que de telles possibilités existent.*

2.5 Données manquantes

Note 1.— *Il manque des données quand un exploitant d'avions ne dispose pas des données dont il a besoin pour déterminer le carburant utilisé pour l'exécution d'un ou de plusieurs vols internationaux conformément aux dispositions prévues au § 2.2.1.1. Diverses raisons, dont l'irrégularité des vols, des problèmes de communication de données ou des défaillances critiques des systèmes, peuvent expliquer que des données relatives aux émissions soient manquantes. Des procédures pour éviter les manques de données seront précisées dans le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions, en conformité avec le § 2.4.1 de l'appendice 4. L'organisme de vérification qui découvre que des données sont manquantes peut s'avérer incapable de trouver des preuves suffisantes pour déterminer la conformité aux exigences, et s'il manque beaucoup de données, l'organisme de vérification peut en conclure que la déclaration des émissions n'est pas satisfaisante. L'État peut aussi détecter que des données sont manquantes dans le cadre de son examen de la déclaration des émissions vérifiée.*

Note 2.— *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 d'autres éléments indicatifs sur les données manquantes.*

2.5.1 Exploitant d'avions

2.5.1.1 L'exploitant d'avions qui applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'appendice 2, comblera le manque de données en utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'appendice 3, 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, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1 ;
- b) période 2021-2035 : 5 % des vols internationaux soumis aux exigences de compensation, tels qu'ils sont décrits respectivement aux § 1.1.2 et 3.1.

2.5.1.2 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.

2.5.1.3 Si l'exploitant d'avions constate que les données manquantes et les failles du système dépassent le seuil décrit au § 2.5.1.1, il prendra contact avec l'État afin de prendre les mesures correctives nécessaires.

2.5.1.4 Si le seuil est dépassé, l'exploitant d'avions indiquera le pourcentage de vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, pour la période 2019-2020, ou de vols soumis aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1, pour la période 2021-2035, pour lesquels des données sont manquantes, et il fournira une explication dans sa déclaration annuelle des émissions à l'État auquel il est attribué.

2.5.1.5 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.

2.5.2 État

2.5.2.1 Si l'exploitant d'avions ne fournit pas de déclaration annuelle des émissions conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1, l'État auquel il est attribué communiquera avec lui pour obtenir les informations nécessaires. Si cette démarche ne donne pas de résultat, l'État 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'appendice 3.

2.5.2.2 Si l'État ne soumet pas à l'OACI sa déclaration annuelle d'émissions agrégées conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1, les données fournies par l'OACI seront utilisées pour combler les manques de données et calculer les quantités sectorielles totales d'émissions de CO₂ durant une année donnée ainsi que le facteur de croissance sectorielle, tel qu'il est défini au chapitre 3.

2.6 Correction des erreurs dans les déclarations des émissions

2.6.1 Si une erreur est constatée dans les déclarations des émissions de l'exploitant d'avions par l'État, par l'organisme de vérification ou par l'exploitant d'avions après que la déclaration des émissions de CO₂ a été soumise à l'OACI selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1, l'État mettra à jour les quantités d'émissions de CO₂ communiquées pour corriger cette erreur. L'État analysera les incidences concernant les exigences de conformité de l'exploitant d'avions des années antérieures et, s'il y a lieu, il apportera les modifications requises pour compenser l'erreur, durant la période de conformité où l'erreur a été détectée.

2.6.2 L'État avisera l'OACI d'une erreur constatée dans la déclaration des émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions et du résultat découlant de la modification apportée.

Note.— Aucune modification ne sera apportée à la valeur sectorielle totale des émissions de CO₂ ni au facteur de croissance sectorielle (SGF), tel qu'il est défini au chapitre 3, à la suite de la correction d'une erreur dans les déclarations des émissions.

CHAPITRE 3. EXIGENCES DE COMPENSATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ PROVENANT DE VOLS INTERNATIONAUX ET RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS PAR L'UTILISATION DE CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA

3.1 Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO₂

3.1.1 Du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2035, les exigences de compensation du présent chapitre s'appliqueront aux exploitants d'avions effectuant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, entre des États, tels qu'ils sont définis dans le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

3.1.2 Les normes du présent chapitre ne s'appliqueront pas aux exploitants d'avions nouveaux venus pour les trois premières années d'exploitation, à partir de l'année où ils sont conformes aux dispositions des § 2.1.1 et 2.1.3, ou jusqu'à ce qu'ils produisent des quantités annuelles d'émissions de CO₂ supérieures à 0,1 % des émissions totales de CO₂ de 2019 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 1.1.2 et 2.1, selon l'événement qui se produira le premier. Les normes du présent chapitre seront alors applicables durant l'année suivante. L'État utilisera les renseignements sur les émissions totales de CO₂ en 2019 tirés du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Émissions de 2020 » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI. Ces informations seront produites selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

3.1.3 Les États aviseront l'OACI de leur décision de participer volontairement ou de renoncer à leur participation volontaire au CORSIA, aux fins de leur inclusion dans le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », conformément au calendrier défini à l'appendice 1.

Note.— Le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI comprend les éléments suivants :

- a) États qui ont accepté volontairement de participer durant les périodes de conformité du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2026 ;
- b) États qui répondent aux critères ci-après durant les périodes de conformité du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2035, à l'exception des pays les moins avancés, des petits États insulaires en développement et des pays en développement sans littoral :
 - 1) représentant une part individuelle des activités d'aviation internationale en TKP, supérieure à 0,5 % des TKP totales en 2018 ; ou
 - 2) représentant une part cumulative dans la liste des États dont les quantités de TKP par ordre décroissant atteignent 90 % des quantités totales de TKP en 2018 ;
- c) États hors champ d'applicabilité des dispositions décrites à l'alinéa b), mais qui ont décidé de participer volontairement.

Ce document est mis à jour annuellement selon le calendrier défini à l'appendice 1.

3.1.4 L’État calculera les exigences de compensation finales annuelles des exploitants d’avions à partir des données communiquées conformément au chapitre 2, des conditions d’applicabilité du § 3.1, ainsi que de l’application des § 3.2, 3.3 et 3.4, le cas échéant.

3.2 Exigences de compensation des émissions de CO₂

3.2.1 L’État calculera, pour chacun des exploitants d’avions qui lui sont attribués, la quantité d’émissions de CO₂ qui doit être compensée durant une année donnée, du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2023, avant de prendre en compte les carburants admissibles CORSIA, selon la formule ci-après :

$$OR_y = OE * SGF_y$$

où

- OR_y = Exigences de compensation de l’exploitant d’avions durant l’année donnée y ;
- OE = Quantité d’émissions de CO₂ de l’exploitant d’avions relevant du § 3.1 durant l’année donnée y ou quantité d’émissions de CO₂ de l’exploitant d’avions relevant du § 3.1 en 2019, selon l’option retenue par l’État pour s’appliquer à tous les exploitants d’avions qui lui sont attribués ;
- SGF_y = Facteur de croissance sectorielle.

Note 1.— Le facteur de croissance sectorielle applicable pour une année donnée (SGF_y) est indiqué dans le document de l’OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle » disponible sur le site web du CORSIA de l’OACI ; il est calculé selon la formule

$$\frac{(SE_y - SE_{B,y})}{SE_y}$$

où SE_y = quantité totale des émissions sectorielles de CO₂ visées au § 3.1 durant l’année donnée y et SE_{B,y} = quantité totale annuelle des émissions sectorielles de CO₂ en 2019 visées au § 3.1 durant l’année donnée y.

Note 2.— Les émissions sectorielles durant une année donnée (SE_y) n’incluent pas les émissions de CO₂ des nouveaux venus durant leur période d’exemption, telle qu’elle est définie au § 3.1.2.

Note 3.— Comme les États qui constituent les « États du CORSIA pour les paires d’États du chapitre 3 », tels qu’ils sont définis au § 3.1, changent avec le temps, la quantité totale annuelle des émissions sectorielles de CO₂ en 2019 correspondant à ces paires d’États durant l’année donnée y (SE_{B,y}) sera recalculée.

3.2.2 L’État calculera chaque année, pour chacun des exploitants d’avions qui lui sont attribués, la quantité d’émissions de CO₂ qui doit être compensée durant une année donnée, entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2035, avant la prise en compte des carburants admissibles CORSIA, comme suit :

$$OR_y = \% S_y * (OE_y * SGF_y) + \% O_y * (OE_y * OGF_y)$$

où

- OR_y = Exigences de compensation de l’exploitant d’avions durant l’année donnée y ;
- OE_y = Émissions de CO₂ de l’exploitant d’avions couvertes au § 3.1 durant l’année donnée y ;
- % S_y = Pourcentage sectoriel durant l’année donnée y ;
- % O_y = Pourcentage individuel durant l’année donnée y où % O_y = (100 % – % S_y) ;

SGF_y = Facteur de croissance sectorielle ;
 OGF_y = Facteur de croissance de l'exploitant d'avions.

Note 1.— Le facteur de croissance sectorielle applicable pour une année donnée (SGF_y) est indiqué dans le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI ; il est calculé selon la formule

$$\frac{(SE_y - SE_{B,y})}{SE_y}$$

où SE_y = quantité totale des émissions sectorielles de CO₂ visées au § 3.1 durant l'année donnée y et SE_{B,y} = 85 % de la quantité totale annuelle des émissions sectorielles de CO₂ en 2019 visées au § 3.1 durant l'année donnée y.

Note 2.— Les émissions sectorielles durant une année donnée (SE_y) n'incluent pas les émissions de CO₂ des nouveaux venus durant leur période d'exemption, telle qu'elle est définie au § 3.1.2.

Note 3.— Comme les États qui constituent les « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », tels qu'ils sont définis au § 3.1, changent avec le temps, on recalculera 85 % de la quantité totale annuelle des émissions sectorielles de CO₂ en 2019 correspondant à ces paires d'États durant l'année donnée y (SE_{B,y}).

Tableau 3-1. Aperçu des exigences de compensation des émissions de CO₂ sur une base sectorielle et individuelle

Année d'applicabilité	% S _y	% O _y
1 ^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029	100 %	0%
1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2032	100 %	0 %
1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2035	85 %	15 %

3.2.3 L'État utilisera le facteur de croissance sectorielle applicable à une année donnée (SGF_y) indiqué dans le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI. Cette information sera produite selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

3.2.4 S'il y a lieu, l'État calculera, selon la formule ci-après, le facteur de croissance de l'exploitant d'avions pour une année donnée (OGF_y) en fonction des émissions de CO₂ figurant dans les déclarations des émissions vérifiées soumises par les exploitants d'avions qui lui sont attribués :

$$OGF_y = \frac{(OE_y - OE_{B,y})}{OE_y}$$

où :

OE_y = Émissions totales de CO₂ de l'exploitant d'avions visées par le § 3.1 durant l'année donnée y ;
 OE_{B,y} = 85 % de la quantité totale annuelle des émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions en 2019 visées par le § 3.1 durant l'année donnée y.

3.2.5 Dans le cas d'un exploitant d'avions qui n'a pas les émissions de CO₂ visées au § 3.1 en 2019 et qui ne se qualifie pas comme nouveau venu tel qu'il est défini au § 3.1.2, l'État utilisera une valeur de 10 000 tonnes de CO₂ pour OE_{B,y}.

Note.— Des éléments indicatifs sur le calcul des exigences de compensation figurent dans 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 (CORSA).

3.2.6 Ayant calculé les exigences de compensation pour une année donnée (OR_y) de chacun des exploitants d’avions qui lui sont attribués, l’État informera l’exploitant d’avions de ses exigences de compensation selon le calendrier, tel qu’il est défini à l’appendice 1.

3.3 Réductions des émissions par l’utilisation de carburants admissibles CORSA

3.3.1 L’exploitant d’avions qui envisage de réclamer des réductions d’émissions en échange de l’utilisation de carburants admissibles CORSA durant une année donnée, calculera ces réductions selon la formule suivante :

$$ER_y = FCF * \left[\sum_f MS_{f,y} * \left(1 - \frac{L_{CEF}}{LC} \right) \right]$$

où

- ER_y = Réductions des émissions par l’utilisation de carburants admissibles CORSA durant l’année donnée y (en tonnes) ;
- FCF = Facteur de conversion du carburant, égal à 3,16 kg de CO_2 /kg de carburant pour carburant Jet-A, Jet-A1, TS-1, ou le carburéacteur n° 3 et à 3,10 kg de CO_2 /kg de carburant pour le carburant AvGas ou Jet-B ;
- $MS_{f,y}$ = Masse totale de carburant admissible CORSA pur utilisé aux fins de réclamation durant l’année donnée y (en tonnes), telle que décrite et communiquée dans le champ 14.b du tableau A5-1 de l’appendice 5 ;
- L_{CEF} = Valeur des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant admissible CORSA (en gCO_2e/MJ) ;
- LC = Valeurs de référence des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant d’aviation, égales à 89 gCO_2e/MJ pour carburant Jet-A, Jet-A1, Jet-B, TS-1, ou le carburéacteur n° 3 et égal à 95 gCO_2e/MJ pour l’AvGas.

Note 1.— Le coefficient $\left(1 - \frac{L_{CEF}}{LC} \right)$ est également appelé le facteur de réduction des émissions (ERF_f) d’un carburant admissible CORSA.

Note 2.— Pour chacun des carburants admissibles CORSA utilisés aux fins de réclamation, la masse totale du carburant admissible CORSA pur utilisé aux fins de réclamation durant l’année donnée y sera multipliée par son facteur de réduction des émissions (ERF_f). Les quantités de chacun des carburants admissibles CORSA sont ensuite additionnées.

3.3.2 Si une valeur par défaut des émissions pendant le cycle de vie est utilisée, l’exploitant d’avions aura recours au document de l’OACI intitulé « CORSA – Valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie des carburants admissibles CORSA » disponible sur le site web du CORSA de l’OACI, pour les calculs indiqués au § 3.3.1.

3.3.3 Si une valeur réelle des émissions pendant le cycle de vie est utilisée, un programme approuvé de certification de la durabilité permettra d’assurer que la méthodologie, telle qu’elle est définie dans le document de l’OACI intitulé « CORSA – Méthodologie de calcul des valeurs réelles des émissions pendant le cycle de vie » disponible sur le site web du CORSA de l’OACI, a été appliquée correctement.

3.4 Exigences de compensation totales finales des émissions de CO₂ pour une période de conformité donnée avec réductions des émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

3.4.1 L'État calculera selon la formule ci-après la quantité d'émissions de CO₂ que doit compenser l'exploitant d'avions, après avoir pris en compte les réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant une période de conformité donnée, du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2035 :

$$FOR_c = (OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}) - (ER_{1,c} + ER_{2,c} + ER_{3,c})$$

où

- FOR_c = Exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions durant la période de conformité donnée *c* ;
- OR_{y,c} = Exigences de compensation de l'exploitant d'avions durant l'année donnée *y* (où *y* = 1, 2 ou 3) de la période de conformité *c* ;
- ER_{y,c} = Réductions d'émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant l'année donnée *y* (où *y* = 1, 2 ou 3) de la période de conformité *c*.

3.4.2 L'exploitant d'avions dont la somme des exigences de compensation durant les trois années d'une période de conformité donnée ($OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}$) est inférieure à 3 000 tonnes de CO₂ n'a pas d'exigences de compensation pour la période de conformité.

Note.— L'exploitant d'avions dont la somme des exigences de compensation durant les trois années d'une période de conformité ($OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}$) est inférieure à 3 000 tonnes de CO₂ peut choisir volontairement d'entrer en contact avec l'État auquel il est attribué pour faire compenser ces émissions.

3.4.3 Si les exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions durant une période de conformité (à savoir, FOR_c) sont négatives, l'exploitant d'avions n'a pas d'exigences de compensation pour la période de conformité. Ces exigences négatives ne seront pas reportées aux périodes de conformité ultérieures.

3.4.4 Les exigences de compensations totales finales de l'exploitant d'avions durant une période de conformité (à savoir, FOR_c) seront arrondies à la tonne de CO₂ la plus proche.

3.4.5 Après avoir calculé les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée de chacun des exploitants d'avions qui lui sont attribués, l'État avisera l'exploitant d'avions de ces exigences de compensation totales finales selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

Note.— Le chapitre 4 contient des informations sur les unités d'émissions admissibles du CORSIA qui peuvent être utilisées pour répondre aux exigences de compensation des émissions de CO₂.

CHAPITRE 4. UNITÉS D'ÉMISSIONS

Note.— Une unité d'émissions représente une tonne métrique d'équivalent en dioxyde de carbone.

4.1 Applicabilité des unités d'émissions

Les normes et les pratiques recommandées du présent chapitre seront applicables à un exploitant d'avions soumis aux exigences de conformité décrites au chapitre 3.

Note.— Voir aussi les procédures administratives pertinentes au chapitre 4 dans le chapitre 1 et l'appendice 1.

4.2 Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA

4.2.1 L'exploitant d'avions se conformera aux exigences de compensation selon le § 3.4.5, telles qu'elles sont calculées par l'État auquel il est attribué, en annulant les unités d'émissions admissibles du CORSIA pour une quantité égale à ses exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée (à savoir, FOR_c). Les unités d'émissions admissibles du CORSIA sont uniquement les unités décrites dans le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Unités d'émissions admissibles », qui répondent aux critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA figurant dans le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Critères d'admissibilité des unités d'émissions ». Ces documents de l'OACI peuvent être consultés sur le site web du CORSIA de l'OACI.

Note.— Les unités d'émissions admissibles du CORSIA sont déterminées par le Conseil, sur les recommandations d'un organisme consultatif technique créé par le Conseil, et satisfont aux critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA. Ces critères sont approuvés par le Conseil, qui est le seul à pouvoir les amender, avec la contribution technique du CAEP, en tenant compte des résultats pertinents du CCNUCC et de l'Accord de Paris. Les unités d'émissions découlant des programmes établis au titre du CCNUCC et de l'Accord de Paris sont admissibles aux fins d'utilisation dans le CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions du Conseil avec la contribution technique du CAEP, notamment l'évitement du double comptage et des programmes traditionnels admissibles et du calendrier.

4.2.2 Pour se conformer aux dispositions du § 4.2.1, l'exploitant d'avions prendra les mesures suivantes :

- a) annuler ces unités d'émissions admissibles du CORSIA dans un registre désigné par un Programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1 ;
- b) demander à chaque registre du Programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA de publier sur le site web public du registre les informations sur chacune des unités d'émissions admissibles annulées du CORSIA pour une période de conformité donnée, telle qu'elle est définie à l'appendice 1. Ces informations concernant chacune des unités d'émissions admissibles du CORSIA qui sont annulées incluront les données d'identification récapitulatives du champ 5 du tableau A5-7, à l'exception des champs 5.j, 5.k et 5.m.

Note.— On entend par « annuler » l'élimination permanente et l'usage unique d'une unité d'émissions admissible du CORSIA dans le cadre du registre désigné d'un Programme d'unités d'émissions admissible du CORSIA, de manière que ces unités d'émissions ne puissent être utilisées plus d'une fois. La mesure est parfois appelée « retrait » ou « annulation », etc.

4.2.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État élabore des procédures pour faire en sorte que les exploitants d'avions soient avisés des changements d'admissibilité du programme qui sont liées à une décision du Conseil de révoquer immédiatement l'admissibilité dans les 14 jours de la publication des changements par l'OACI.*

4.3 Rapport d'annulation d'unités d'émissions

4.3.1 L'exploitant d'avions rendra compte à l'État auquel il est attribué de l'annulation d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, effectuée conformément aux dispositions du § 4.2 pour répondre à ses exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée, en soumettant à l'État une copie du rapport vérifié d'annulation d'unités d'émissions, pour approbation, ainsi qu'une copie du rapport de vérification connexe. Ce rapport présentera ces informations dans les champs requis définis au tableau A5-7 de l'appendice 5 et sera soumis à l'État suivant le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

4.3.2 L'État en rendra compte à l'OACI conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. Le rapport contiendra les informations, telles qu'elles sont définies au tableau A5-8 de l'appendice 5, présentées dans un formulaire approuvé de l'OACI.

4.3.3 **Recommandation.**— *Une fois soumises à l'OACI, il est recommandé que l'État publie les informations ci-après, pour une période de conformité donnée :*

- a) *les exigences de compensation totales finales de chacun des exploitants d'avions attribués à l'État durant la période de conformité ;*
- b) *la quantité totale d'unités d'émissions annulées par chacun des exploitants d'avions durant la période de conformité, aux fins de concordance des exigences de conformité totales finales, communiquée par chaque exploitant d'avions à l'État auquel il est attribué.*

4.4 Vérification des rapports d'annulation d'unités d'émissions

4.4.1 Vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions d'un exploitant d'avions

4.4.1.1 L'exploitant d'avions engagera un organisme de vérification pour effectuer la vérification de son rapport d'annulation d'unités d'émissions.

Note.— *L'exploitant d'avions peut, sans y être obligé, utiliser le même organisme de vérification que celui qu'il a recruté pour assurer la vérification de sa déclaration des émissions.*

4.4.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'avant d'entrer en contact avec l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions effectue un contrôle afin de confirmer l'état d'accréditation de l'organisme aux fins du présent volume. Les ressources aidant à cette fin comprennent la liste des organismes de vérification accrédités dans les États, qui figure 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, et les listes des organismes de vérification accrédités, avec les domaines d'application CORSIA correspondants, fournies par l'intermédiaire de l'organisme national d'accréditation accrédité.*

4.4.1.3 L'organisme de vérification effectuera la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2019¹ et aux dispositions pertinentes de la section 3 de l'appendice 6.

4.4.1.4 À la demande de l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions lui donnera accès aux renseignements pertinents sur l'annulation des unités d'émissions.

4.4.1.5 À la suite de la vérification du rapport d'annulation des unités d'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'État auquel l'exploitant d'avions est attribué une copie du rapport d'annulation des unités d'émissions et une copie du rapport de vérification, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

4.4.1.6 L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation d'unités d'émissions conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

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 d'autres éléments indicatifs sur le contrôle de l'état d'accréditation de l'organisme de vérification aux fins du présent volume et sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions.*

4.4.2 Organisme de vérification et organisme national d'accréditation

4.4.2.1 Pour qu'il soit admissible à vérifier le rapport d'annulation d'unités d'émissions d'un exploitant d'avions, un organisme de vérification sera accrédité selon les normes ISO/IEC 17029:2019² et ISO 14065:2020³ et les dispositions pertinentes de la section 2 de l'appendice 6 par un organisme national d'accréditation.

Note.— *Un exploitant d'avions peut recruter un organisme de vérification accrédité par un autre État, sous réserve de l'application des règles et règlements concernant la prestation de services de vérification dans l'État auquel il est attribué.*

4.4.2.2 L'organisme national d'accréditation fonctionnera conformément à la norme ISO/IEC 17011:2017⁴ et aux dispositions pertinentes de la section 4 de l'appendice 6.

1. ISO 14064-3:2019 intitulée « Gaz à effet de serre – Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la vérification et la validation des déclarations des gaz à effet de serre ».

2. ISO/IEC 17029:2019, intitulée « Évaluation de la conformité – Principes généraux et exigences pour les organismes de validation et de vérification ».

3. ISO 14065:2020, intitulée « Principes généraux et exigences pour les organismes de validation et de vérification de l'information environnementale ».

4. ISO/IEC 17011:2017, intitulée « Évaluation de la conformité – Exigences pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité ».

APPENDICE 1. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

1. INTRODUCTION

Les procédures décrites dans le présent appendice résument les rôles et les responsabilités des parties prenantes participant à la mise en œuvre de la partie 2 du présent volume. La section 2 contient une liste d'activités et les dates auxquelles ces activités doivent être terminées.

2. PÉRIODES DE CONFORMITÉ ET CALENDRIER

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 (CORSA) contient d'autres informations et éléments indicatifs sur le calendrier de conformité avant le 1^{er} janvier 2019.*

2.1 Période 2019-2020

Durant la période 2019-2020, les exploitants d'avions et les États se conformeront aux exigences selon le calendrier ci-après, le cas échéant :

Tableau A1-1. Détails du calendrier de conformité pour la période 2019-2020

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2019 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
28 février 2019	L'exploitant d'avions soumettra à l'État le plan de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § 2.2.2.1 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2019	L'État approuvera les plans de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § 2.2.2.1 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2019	L'État soumettra à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.

Date	Activité
31 mai 2019	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>
1 ^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2020	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2020 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2020 au 31 mai 2020	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2019, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2. Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i>
31 mai 2020	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2019, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} juin 2020 au 31 août 2020	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées pour 2019, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2020	L'État avisera l'OACI de sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement aux dispositions de conformité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2021, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2. L'État avisera également l'OACI de l'option qu'il a retenue pour calculer les émissions de CO ₂ des exploitants d'avions durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 3.2.1 du chapitre 3, partie 2.
1 ^{er} août 2020	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 » applicable à l'année de conformité 2021, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 août 2020	L'État soumettra à l'OACI les informations requises concernant les émissions de CO ₂ pour 2019, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.

Date	Activité
30 novembre 2020	L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
31 décembre 2020	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>

Note.— Le délai accordé à la vérification de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions est plus long durant la période 2019-2020 que durant les périodes ultérieures.

2.2 Période 2021-2023

Durant la période 2021-2023, les exploitants d'avions et les États se conformeront aux exigences selon le calendrier ci-après, le cas échéant :

Tableau A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021-2023

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2021 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2021 au 31 mai 2021	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2020, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2. Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification, dès que possible après l'avoir établie.</i>
31 mai 2021	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2020, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.

Date	Activité
1 ^{er} juin 2021 au 31 août 2021	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2020, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2021	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2022, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
1 ^{er} août 2021	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2022, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 août 2021	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2020, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
30 septembre 2021	L'État calculera les quantités totales moyennes des émissions de CO ₂ durant 2019 et 2020 des exploitants d'avions qui lui sont attribués et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 2.3.2.1 du chapitre 2, partie 2.
30 novembre 2021	L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
31 décembre 2021	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>
1 ^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2022 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2022 au 30 avril 2022	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2021, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i>

Date	Activité
30 avril 2022	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2021, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2022 au 31 juillet 2022	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2021, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2022	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2023, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2022	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2021, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2022	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2023, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2022	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2021, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
30 novembre 2022	<p>L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p> <p>L'État calculera les exigences de compensation pour 2021 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2, selon une formule choisie conformément aux dispositions du § 3.1 du chapitre 3, partie 2.</p>
31 décembre 2022	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i></p>

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2023 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2023 au 30 avril 2023	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2022, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2023	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2022, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2023 au 31 juillet 2023	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2022, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2023	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2024, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2023	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2022, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2023	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2024, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2023	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2022, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

Date	Activité
30 novembre 2023	<p>L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p> <p>L'État calculera les exigences de compensation pour 2022 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2, selon une formule choisie conformément aux dispositions du § 3.1 du chapitre 3, partie 2.</p>
31 décembre 2023	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i></p>

Note 1.— Le délai accordé à la vérification de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions est plus court durant la période 2021-2023 que durant la période 2019-2020.

Note 2.— Durant la période 2021-2023, les États peuvent déterminer la base des exigences de compensation de l'exploitant d'avions, conformément aux dispositions du § 3.2.1 du chapitre 3, partie 2.

2.3 Période 2024-2026

Durant la période 2024-2026, les exploitants d'avions et les États se conformeront aux exigences en suivant le calendrier ci-après, le cas échéant :

Tableau A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024-2026

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2024 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2024 au 30 avril 2024	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2023, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p>

Date	Activité
30 avril 2024	L’exploitant d’avions et l’organisme de vérification, sur autorisation de l’exploitant d’avions, soumettront à l’État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2023, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2024 au 31 juillet 2024	L’État effectuera une vérification d’ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2023, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d’avions n’ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2024	L’État avisera l’OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l’applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2025, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2024	L’État soumettra à l’OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2023, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2024	L’État obtiendra et utilisera le document de l’OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d’États du chapitre 3 », applicable à l’année de conformité 2025, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2024	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du chapitre 3, partie 2, l’État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2023, tiré du document de l’OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2024	<p>L’État calculera les exigences de compensation pour 2023 et en informera les exploitants d’avions, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2, selon une formule choisie conformément aux dispositions du § 3.1 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L’État calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d’avions pour la période 2021-2023 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.5 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L’État soumettra à l’OACI les mises à jour de la liste d’exploitants d’avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d’accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p>
31 décembre 2024	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l’État obtienne et utilise le document de l’OACI intitulé « CORSIA – Attributions d’exploitants d’avions aux États » qui contient une liste d’exploitants d’avions et de l’État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l’OACI.</i></p>

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2025 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
31 janvier 2025 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2021-2023, en prenant la plus éloignée de ces dates	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2.
7 février 2025	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA pour la période 2021-2023 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) du(des) registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du § 4.2.2, alinéa b), du chapitre 4, partie 2.
1 ^{er} décembre 2024 au 30 avril 2025	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation d'unités d'émissions couvrant la période 2021-2023, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 4.4 du chapitre 4, partie 2.
1 ^{er} janvier 2025 au 30 avril 2025	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2024, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p>
30 avril 2025	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2024, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2.</p>

Date	Activité
1 ^{er} mai 2025 au 31 juillet 2025	<p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2024, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.4.1.6 du chapitre 4, partie 2.</p>
30 juin 2025	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2026, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2025	<p>L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO₂ pour 2024, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} août 2025	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2026, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2025	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2024, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2025	<p>L'État calculera les exigences de compensation pour 2024 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p>
31 décembre 2025	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i></p>

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2026 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2026 au 30 avril 2026	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2025, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2026	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2025, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2026 au 31 juillet 2026	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2025, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2026	L'État avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2027, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2026	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2025, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2026	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2027, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2026	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2025, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».

Date	Activité
30 novembre 2026	L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2025 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.
	L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
31 décembre 2026	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>

Note.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2023 n'est pas disponible au 31 octobre 2024 et que les États ne peuvent pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2021-2023, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021-2023, notamment :

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2023, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2023, pour la soumission à l'État par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2023, pour la communication à l'OACI par l'État des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.

2.4 Période 2027-2029

Durant la période 2027-2029, les exploitants d'avions et les États se conformeront aux exigences en suivant le calendrier ci-après, le cas échéant :

Tableau A1-4. Détails du calendrier de conformité pour la période 2027-2029

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2027 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2027 au 30 avril 2027	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2026, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2027	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2026, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2027 au 31 juillet 2027	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2026, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2027	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2028, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2027	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2026, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2027	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2028, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2027	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2026, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».

Date	Activité
30 novembre 2027	<p>L’État calculera les exigences de compensation des exploitants d’avions pour 2026 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L’État calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d’avions pour la période 2024-2026 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.5 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L’État soumettra à l’OACI les mises à jour de la liste d’exploitants d’avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d’accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p>
31 décembre 2027	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l’État obtienne et utilise le document de l’OACI intitulé « CORSIA – Attributions d’exploitants d’avions aux États » qui contient une liste d’exploitants d’avions et de l’État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l’OACI.</i></p>
1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	<p>L’exploitant d’avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO₂ de 2028 provenant des vols internationaux, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.</p>
31 janvier 2028 ou 60 jours après que l’État aura informé les exploitants d’avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2024-2026, en prenant la plus éloignée de ces dates	<p>L’exploitant d’avions annulera les unités d’émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2.</p>
7 février 2028	<p>L’exploitant d’avions demandera que son annulation des unités d’émissions admissibles du CORSIA pour la période 2024-2026 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) registre(s) du Programme d’unités d’émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du § 4.2.2, alinéa b), du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} décembre 2027 au 30 avril 2028	<p>L’exploitant d’avions compilera son rapport d’annulation d’unités d’émissions couvrant la période 2024-2026, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 4.4 du chapitre 4, partie 2.</p>

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2028 au 30 avril 2028	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2027, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p>
30 avril 2028	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2027, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2028 au 31 juillet 2028	<p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2027, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.4.1.6 du chapitre 4, partie 2.</p>
30 juin 2028	<p>L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2028, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.</p>
31 juillet 2028	<p>L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO₂ pour 2027, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation d'unités d'émissions pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} août 2028	<p>L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2029, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.</p>

Date	Activité
31 octobre 2028	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2027, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2028	L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2027 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2. L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
31 décembre 2028	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>
1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2029 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2029 au 30 avril 2029	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2028, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2. Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i>
30 avril 2029	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2028, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2029 au 31 juillet 2029	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2028, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.

Date	Activité
30 juin 2029	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2030, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2029	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2028, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2029	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2030, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.
31 octobre 2029	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2028, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2029	L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2028 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.
	L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
31 décembre 2029	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attribution des exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>

Note.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2026 n'est pas disponible au 31 octobre 2027 et que les États ne peuvent pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2024-2026, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, notamment :

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2026, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2026, pour la soumission à l'État par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2 ;

- au moins 270 jours après communication du SGF de 2026, pour la communication à l’OACI par l’État des informations requises relativement à l’annulation des unités d’émissions pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.

2.5 Période 2030-2032

Durant la période 2030-2032, les exploitants d’avions et les États se conformeront aux exigences en suivant le calendrier ci-après, le cas échéant :

Tableau A1-5. Détails du calendrier de conformité pour la période 2030-2032

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	L’exploitant d’avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2030 provenant des vols internationaux, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2030 au 30 avril 2030	L’exploitant d’avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2029, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2030	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l’exploitant d’avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l’avoir établie.</i> L’exploitant d’avions et l’organisme de vérification, sur autorisation de l’exploitant d’avions, soumettront à l’État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2029, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2030 au 31 juillet 2030	L’État effectuera une vérification d’ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2029, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d’avions n’ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2030	L’États avisera l’OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l’applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2031, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2030	L’État soumettra à l’OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2029, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2030	L’État obtiendra et utilisera le document de l’OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d’États du chapitre 3 », applicable à l’année de conformité 2031, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.

Date	Activité
31 octobre 2030	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2029, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2030	<p>L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2029 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L'État calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2027-2029 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.5 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p>
31 décembre 2030	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i></p>
1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2031 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
31 janvier 2031 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2027-2029, en prenant la plus éloignée de ces dates	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2.
7 février 2031	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA pour la période 2027-2029 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du § 4.2.2, alinéa b), du chapitre 4, partie 2.
1 ^{er} décembre 2030 au 30 avril 2031	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation d'unités d'émissions couvrant la période 2027-2029, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 4.4 du chapitre 4, partie 2.

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2031 au 30 avril 2031	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2030, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p>
30 avril 2031	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2030, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2031 au 31 juillet 2031	<p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2030, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Les États effectueront une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.4.1.6 du chapitre 4, partie 2.</p>
30 juin 2031	<p>L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2032, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.</p>
31 juillet 2031	<p>L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO₂ pour 2030, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation d'unités d'émissions pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} août 2031	<p>L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2032, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.</p>

Date	Activité
31 octobre 2031	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2030, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2031	<p>L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2030 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p>
31 décembre 2031	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i></p>
1 ^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2032	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2032 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2032 au 30 avril 2032	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2031, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p>
30 avril 2032	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2031, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2032 au 31 juillet 2032	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2031, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.

Date	Activité
30 juin 2032	L'État avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2033, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2032	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2031, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2032 31 octobre 2032	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2033, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2. Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2031, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2032	L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2031 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2. L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
31 décembre 2032	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>

Note.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2029 n'est pas disponible au 31 octobre 2030 et que les États ne peuvent pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2027-2029, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2027-2029, notamment :

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2029, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2029, pour la soumission à l'État par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2 ;

- au moins 270 jours après communication du SGF de 2029, pour la communication à l'OACI par l'État des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.

2.6 Période 2033-2035

2.6.1 Durant la période 2033-2035, les exploitants d'avions et les États se conformeront aux exigences en suivant le calendrier ci-après, le cas échéant :

Tableau A1-6. Détails du calendrier de conformité pour la période 2033-2035

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2033	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2033 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2033 au 30 avril 2033	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2032, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
30 avril 2033	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i> L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2032, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2033 au 31 juillet 2033	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2032, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
30 juin 2033	L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2034, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.
31 juillet 2033	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2032, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} août 2033	L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2034, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.

Date	Activité
31 octobre 2033	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2032, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2033	<p>L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L'État calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2030-2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.5 du chapitre 3, partie 2.</p> <p>L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.</p>
31 décembre 2033	<p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i></p>
1 ^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2034 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
31 janvier 2034 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2030-2032, en prenant la plus éloignée de ces dates	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2.
7 février 2034	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA pour la période 2030-2032 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du § 4.2.2, alinéa b), du chapitre 4, partie 2.
1 ^{er} décembre 2033 au 30 avril 2034	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation des unités d'émissions couvrant la période 2030-2032, aux fins de vérification par l'organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 4.4 du chapitre 4, partie 2.

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2034 au 30 avril 2034	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2033, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i></p>
30 avril 2034	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2033, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2034 au 31 juillet 2034	<p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2033, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.4.1.6 du chapitre 4, partie 2.</p>
30 juin 2034	<p>L'État avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2035, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du chapitre 3, partie 2.</p>
31 juillet 2034	<p>L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO₂ pour 2033, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>L'État communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation d'unités d'émissions pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.</p>
1 ^{er} août 2034	<p>L'État obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2035, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du chapitre 3, partie 2.</p>

Date	Activité
31 octobre 2034	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2033, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2034	L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2033 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.
	L'État soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du chapitre 1, partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du chapitre 1, partie 2.
1 ^{er} décembre 2034	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'État obtienne et utilise le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du chapitre 1, partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</i>
1 ^{er} janvier 2035 au 31 décembre 2035	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2, les émissions de CO ₂ de 2035 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} janvier 2035 au 30 avril 2035	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2034, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.
	Recommandation. — <i>Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</i>
30 avril 2035	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2034, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.
1 ^{er} mai 2035 au 31 juillet 2035	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2034, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.

Date	Activité
31 juillet 2035	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2034, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
31 octobre 2035	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2034, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2035	L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2034 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2.

Note.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2032 n'est pas disponible au 31 octobre 2033 et que les États ne peuvent pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2030-2032, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2030-2032, notamment :

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2032, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2032, pour la soumission à l'État par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2032, pour la communication à l'OACI par l'État des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.

2.6.2 Pour terminer la période 2033-2035, les exploitants d'avions et les États se conformeront aux exigences en suivant le calendrier ci-après, le cas échéant :

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2036 au 30 avril 2036	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2035, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 2.4 du chapitre 2, partie 2.</p> <p>Recommandation.— Il est recommandé que l'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</p>
30 avril 2036	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2035, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du chapitre 2, partie 2.

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} mai 2036 au 31 juillet 2036	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2035, conformément aux dispositions du § 2.4.1.6 du chapitre 2, partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du chapitre 2, partie 2.
31 juillet 2036	L'État soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2035, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du chapitre 2, partie 2.
31 octobre 2036 30 novembre 2036	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du chapitre 3, partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2035, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ». L'État calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2035 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.2 du chapitre 3, partie 2. L'État calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2033-2035 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.5 du chapitre 3, partie 2.
31 janvier 2037 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2033-2035, en prenant la plus éloignée de ces dates	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2.
7 février 2037	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA pour la période 2033-2035 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du § 4.2.2, alinéa b), du chapitre 4, partie 2.
1 ^{er} décembre 2036 au 30 avril 2037	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation des unités d'émissions couvrant la période 2033-2035, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § 4.4 du chapitre 4, partie 2.
30 avril 2037	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'État, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2.

Date	Activité
1 ^{er} mai 2037 au 31 juillet 2037	L'État effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.4.1.6 du chapitre 4, partie 2.
31 juillet 2037	L'État communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.

Note.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2035 n'est pas disponible au 31 octobre 2036 et que les États ne peuvent pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2033-2035, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2033-2035, notamment :

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2035, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.2 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2035, pour la soumission à l'État par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du chapitre 4, partie 2 ;
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2035, pour la communication à l'OACI par l'État des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du chapitre 4, partie 2.

APPENDICE 2. MÉTHODE 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 l'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 CO₂ (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

Note.— La figure C-1 du supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant selon la 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 (à savoir, 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 densité (en tonnes).

Note 1.— Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au § 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.

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. La figure C-2 du supplément C illustre la procédure de collecte des données requises pour appliquer la Méthode A.

Note 3.— Il importe de noter que, pour assurer que 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, tel qu’il est défini au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, 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, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2. 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 Dans le cas d’une location à court terme, si le ou les vols précédents ou les suivants (ou à la fois le ou les vols précédents et les suivants) sont effectués par un exploitant d’avions différent, alors les données nécessaires seront acquises par la tierce partie. Lorsque cette information n’est pas disponible, l’utilisation des données cale à cale est permise.

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

Note.— La figure C-3 du supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la 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 densité (en tonnes).

Note 1.— Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au § 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.

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. La figure C-4 du supplément C illustre la procédure de collecte des données requises pour appliquer la Méthode B.

Note 3.— Il importe de noter que, pour assurer que 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 précédant (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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2. 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 Dans le cas d'une location à court terme, si le ou les vols précédents ou les suivants (ou à la fois le ou les vols précédents et les suivants) sont effectués par un exploitant d'avions différent, alors les données nécessaires seront acquises par la tierce partie. Lorsque cette information n'est pas disponible, l'utilisation des données cale à cale est permise.

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

Note.— La figure C-5 du supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode cale à cale, et la figure C-6, la procédure de collecte des données requises pour appliquer la méthode 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 (à savoir, 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

Note.— La figure C-7 du supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode du 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 densité (en tonnes).

Note.— Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au § 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.

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

Note.— La figure C-8 du supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode d’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, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, déterminées en utilisant la méthode de surveillance de la consommation de carburant

« Quantité de carburant embarquée » et en divisant la somme par le total de tous les temps cale à cale des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, 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 en utilisant la méthode de surveillance de la consommation de carburant embarquée (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 densité 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 en valeurs de densité du carburant au § 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.

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

2.6.2 Calcul de la consommation de carburant pour des vols individuels

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 avec le 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 (à savoir, 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 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.

APPENDICE 3. MÉTHODES ET OUTILS D'ESTIMATION ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO₂

1. INTRODUCTION

Note 1.— Les procédures décrites dans le présent appendice portent sur l'estimation des émissions de CO₂ produites par un exploitant d'avions afin de surveiller les émissions de CO₂ et de combler les manques de données. Les méthodes et outils sont représentatifs des pratiques établies les plus exactes.

Note 2.— L'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI peut être obtenu du document de l'OACI intitulé « Outil d'estimation et de déclaration des émissions du CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI » aux fins d'utilisation durant une année donnée. Le CERT peut être trouvé sur le site web du CORSIA de l'OACI.

2. OUTIL D'ESTIMATION ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ (CERT) du CORSIA DE L'OACI

2.1 Utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI pour se conformer aux exigences de surveillance et de déclaration

Note 1.— Le CERT du CORSIA de l'OACI a été mis au point à l'intention des exploitants d'avions et mis à leur disposition pour faciliter la surveillance et la déclaration de leurs émissions de CO₂. Le CERT aide les exploitants d'avions à se conformer à leurs obligations en matière de surveillance et de déclaration en remplissant les modèles normalisés de plan de surveillance des émissions et de déclaration des émissions figurant 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 (CORSIA). Ce soutien comprend les mesures suivantes :

- a) déterminer l'admissibilité de l'exploitant à utiliser le CERT, tel qu'il est défini à l'appendice 3, à l'appui du plan de surveillance des émissions (p. ex. exigences relatives au seuil d'émissions de CO₂) ;*
- b) déterminer si l'exploitant est inclus dans le champ d'applicabilité des exigences de MRV du chapitre 2, partie 2 ;*
- c) combler les éventuels manques de données sur les émissions de CO₂.*

Note 2.— Le CERT du CORSIA de l'OACI est également mis à la disposition des États, afin d'appuyer les vérifications d'ordre de grandeur et de combler tout manque de données sur les émissions de CO₂ décrites au § 2.5.2.1 du chapitre 2, partie 2.

2.1.1 Les exploitants d'avions utiliseront l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément aux critères d'admissibilité décrits aux chapitres 2 et 3, partie 2, et avec l'approbation de l'État auquel ils sont attribués.

2.1.2 Les exploitants d'avions utiliseront soit 1) la méthode du temps cale à cale, soit 2) la méthode de la distance orthodromique pour saisir les données requises dans l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI.

2.1.3 L'exploitant d'avions autorisé à utiliser la méthode du temps cale à cale recueillera les données ci-après et les inscrira dans l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pour estimer sa quantité d'émissions de CO₂ durant l'année de conformité :

- a) type d'aéronef – Indicatif OACI ;
- b) aéroport d'origine – Indicateur OACI ;
- c) aéroport de destination – Indicateur OACI ;
- d) temps cale à cale (en heures) ;
- e) nombre de vols ;
- f) date (facultatif) ;
- g) indicatif de vol (facultatif).

2.1.4 L'exploitant d'avions autorisé à utiliser la méthode de la distance orthodromique recueillera les données ci-après et les inscrira dans l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pour estimer sa quantité d'émissions de CO₂ durant l'année de conformité :

- a) type et modèle d'aéronef – Indicatif OACI ;
- b) aéroport d'origine ;
- c) aéroport de destination ;
- d) nombre de vols ;
- e) date (facultatif) ;
- f) indicatif de vol (facultatif).

Note 1.— Les indicatifs OACI de types et de modèles d'aéronef figurent dans le Doc 8643 – Indicatifs de types d'aéronef.

Note 2.— Les indicatifs d'aéroport d'origine et d'aéroport de destination figurent dans le Doc 7910 – Indicateurs d'emplacement.

Note 3.— Le CERT du CORSIA de l'OACI calculera automatiquement la distance orthodromique à partir des données sur l'aéroport d'origine et l'aéroport de destination.

2.2 Collecte de données pour l'établissement et le maintien du module OACI d'estimation de CO₂ utilisé dans le CERT du CORSIA de l'OACI

2.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contribuent à l'amélioration du module OACI d'estimation de CO₂ utilisé dans le CERT du CORSIA de l'OACI, en recueillant les données de consommation de carburant au niveau des vols auprès des exploitants d'avions qui sont prêts à partager de tels renseignements. Les données des exploitants d'avions devraient inclure au moins les renseignements suivants :*

- a) date et heure (en temps universel coordonné) ;

- b) type d'aéronef – Indicatif OACI ;
- c) aéroport d'origine – Indicateur OACI ;
- d) aéroport de destination – Indicateur OACI ;
- e) temps cale à cale (en heures avec 2 décimales) ;
- f) carburant consommé (en tonnes, avec au moins 1 décimale) déterminé par une méthode de surveillance décrite à l'appendice 2 ;
- g) type de la méthode de surveillance de la consommation de carburant utilisée ;
- h) masse maximale de l'aéronef au décollage certifiée (en kg) ;
- i) distance orthodromique du vol (en km).

2.2.2 **Recommandation.**— Il est recommandé que les États partagent des données avec l'OACI afin d'assurer une amélioration constante du module OACI d'estimation des émissions de CO₂ utilisé dans le CERT du CORSIA de l'OACI. Les données partagées par les États incluront les renseignements suivants :

- a) date et heure (en temps universel coordonné) ;
- b) code générique pour anonymiser les informations des exploitants d'avions et permettre l'intégration des renseignements ;
- c) type et modèle d'aéronef – Indicatif OACI ;
- d) distance orthodromique du vol (en km) ;
- e) temps cale à cale (en heures avec 2 décimales) ;
- f) carburant consommé (en tonnes, avec au moins 1 décimale) déterminé par une méthode de surveillance décrite à l'appendice 2 ;
- g) type de la méthode de surveillance de la consommation de carburant utilisée.

2.2.3 Les États anonymiseront les données des exploitants d'avions partagées avec l'OACI, énumérées au § 2.2.2.

APPENDICE 4. PLANS 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 DES PLANS 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 de l'exploitant d'avions* : Indicatif(s) OACI utilisé(s) aux fins de contrôle de la circulation aérienne, indiqué(s) dans le Doc 8585 – *Indicateurs 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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, incluant l'identification de l'exploitant d'avions comme société mère d'autres exploitants d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, comme société filiale d'un (ou de plusieurs) autre(s) exploitant(s) d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et/ou comme ayant une société mère et/ou des filiales qui sont des exploitants d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2.

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 volume, une confirmation sera fournie indiquant que les sociétés mères et les filiales sont attribuées à un même 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, TS-1, carburéacteur n° 3, Jet-B, AvGas) utilisés dans les avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, 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 – Indicatifs de types d'aéronef.

Note 2.— L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (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, TS-1, carburéacteur n° 3, Jet-B, AvGas).

Note.— L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, aux exploitants d'avions :

- a) *Indicatif OACI* : Liste des indicatifs 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 correspondent à la définition des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, et qui sont donc soumis aux exigences du chapitre 2, partie 2.

Note.— L'exploitant d'avions qui se sert de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pourrait tirer parti de la fonctionnalité du CERT pour identifier les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, 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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, 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 CO₂ (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 lesquels des vols internationaux sont soumis aux exigences du chapitre 3, partie 2.

Note.— L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pourrait tirer parti de la fonctionnalité du CERT pour identifier les vols sujets aux exigences de compensation conformément aux dispositions du § 3.1 du chapitre 3, partie 2, durant une année de conformité donnée, dans la mesure où l'exploitant d'avions utilise la bonne version du CERT (c'est-à-dire la version de l'année de conformité).

2.2.8 Procédures pour identifier les vols intérieurs et/ou les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie qui ne seraient pas soumis aux dispositions du chapitre 2, partie 2.

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 répondant aux critères d'admissibilité du § 2.2.1.2.2 du chapitre 2, partie 2, décide d'utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'appendice 3, il devra fournir les informations ci-après :

- a) une estimation des émissions de CO₂ pour tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI :
 - 1) Méthode de la distance orthodromique ; ou
 - 2) 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 CO₂ pour 2019.

2.3.1.2 L'exploitant d'avions qui répond aux critères d'admissibilité du § 2.2.1.2.1 du chapitre 2, partie 2, ou qui décide d'utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'appendice 2, devra fournir les informations ci-après :

- a) la Méthode de surveillance de la consommation de carburant qui sera appliquée :
 - 1) Méthode A ;
 - 2) Méthode B ;
 - 3) Cale à cale ;
 - 4) Carburant embarqué ; ou
 - 5) 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 densité 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 autonome aux fins du présent volume, 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^{er} janvier 2021

2.3.2.1 Si l’exploitant d’avions assure des vols internationaux, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, mais que ceux-ci ne sont pas sujets aux exigences de compensation, telles qu’elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2, 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l’OACI, tels qu’ils sont décrits respectivement aux appendices 2 et 3.

2.3.2.2 Si l’exploitant d’avions répondant aux critères d’admissibilité du § 2.2.1.3.2 du chapitre 2, partie 2, décide d’utiliser l’outil d’estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l’OACI décrit à l’appendice 3, il devra fournir les informations ci-après :

- a) une estimation des émissions de CO₂ de tous les vols internationaux, tels qu’ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, sujets aux exigences de compensation, telles qu’elles sont définies au chapitre 3, partie 2, 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 CO₂ ;
- b) la méthode suivie pour saisir les données dans l’outil d’estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l’OACI :
 - 1) Méthode de la distance orthodromique ; ou
 - 2) Méthode du temps cale à cale.

2.3.2.3 L’exploitant d’avions qui répond aux critères d’admissibilité du § 2.2.1.3.1 du chapitre 2, partie 2, ou qui décide d’utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l’appendice 2, devra fournir les informations ci-après :

- a) la méthode de surveillance de la consommation de carburant qui sera appliquée :
 - 1) Méthode A ;

- 2) Méthode B ;
 - 3) Cale à cale ;
 - 4) Carburant embarqué ; ou
 - 5) 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 densité 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.

2.3.2.4 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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, qui sont visés par la surveillance des émissions mais non par les 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 l'État en cas de changement ;
- f) procédures pour indiquer dans la déclaration des émissions des avis de changements non importants qui appellent l'attention de l'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 CO₂.

APPENDICE 5. DÉCLARATION

1. INTRODUCTION

Note.— Les procédures décrites dans le présent appendice portent sur les exigences de déclaration au titre de la partie 2 du présent volume.

1.1 À moins d'indications contraires, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ faisant l'objet d'une déclaration sont arrondies à la tonne la plus proche.

2. CONTENU DES DÉCLARATIONS DES ÉMISSIONS DE CO₂ SOUMISES PAR LES EXPLOITANTS D'AVIONS AUX ÉTATS

Tableau A5-1. Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions

Note.— 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), contient un modèle de déclaration des émissions (soumise 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	1.a Nom de l'exploitant d'avions 1.b Adresse de l'exploitant d'avions 1.c Coordonnées de la personne responsable du plan de surveillance des émissions au sein de la société de l'exploitant d'avions 1.d Méthode suivie pour attribuer l'exploitant d'avions à un État et indicatif par lequel l'exploitant est attribué à un État, conformément aux dispositions du § 1.2.4 du chapitre 1, partie 2 1.e État
Champ 2	Détails des références du plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions	2. Référence au plan de surveillance des émissions qui est la base pour la surveillance des émissions de cette année <i>Note.</i> — Le cas échéant, l'État pourrait devoir fournir une référence à la version mise à jour du plan de surveillance des émissions.

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 3	Informations permettant d'identifier l'organisme de vérification et l'organisme national d'accréditation	<p>3.a Nom et coordonnées de l'organisme de vérification</p> <p>3.b Nom et coordonnées de l'organisme national d'accréditation</p> <p><i>Note.— Le rapport de vérification doit être distinct de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.</i></p>
Champ 4	Année de déclaration	<p>4.a Année durant laquelle les émissions ont été surveillées</p> <p>4.b Date d'établissement de la déclaration des émissions</p> <p>4.c Version de la déclaration des émissions</p>
Champ 5	Méthode de surveillance de la consommation de carburant	<p>5.a Indiquer si l'exploitant d'avions a utilisé l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ du CORSIA (CERT) de l'OACI</p> <p>5.b Indiquer si l'exploitant d'avions a utilisé la méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale durant l'année de déclaration</p>
Champ 6	Type et masse de carburant(s) utilisé(s)	<p>6. Masse totale du carburant par type de carburant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jet-A (en tonnes) • Jet-A1 (en tonnes) • TS-1 (en tonnes) • Carburacteur n° 3 (en tonnes) • Jet-B (en tonnes) • AvGas (en tonnes) <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 décrit à l'appendice 3, n'ont pas à communiquer le champ 6.</i></p>
Champ 7	Densité du carburant	<p>7.a Type de densité de carburant utilisé afin de déterminer la quantité de carburant embarquée pour l'année de la déclaration : standard ou réelle.</p>
Champ 8	Nombre total de vols internationaux durant la période de déclaration	<p>8.a Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, durant la période de déclaration</p> <p><i>Note.— Total (somme des valeurs du champ 9).</i></p>

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 9	Nombre total de vols internationaux par paire d'États ou paire d'aérodromes	<p>9.a Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, par paire d'États (ne pas arrondir) ; ou</p> <p>9.b Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, par paire d'aérodromes (ne pas arrondir)</p>
Champ 10	Émissions de CO ₂ par paire d'États ou paire d'aérodromes	<p>10.a Émissions de CO₂ provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, par paire d'États (en tonnes) ; ou</p> <p>10.b Émissions de CO₂ provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, par paire d'aérodromes (en tonnes)</p>
Champ 11	Échelle des manques de données	<p>11.a Pourcentage de données manquantes (selon les critères définis au § 2.5.1 du chapitre 2, partie 2, et arrondi au 0,1 % le plus proche)</p> <p>11.b Raison expliquant les manques de données si le pourcentage de données manquantes dépasse le seuil défini au § 2.5.1 du chapitre 2, partie 2</p>
Champ 12	Informations sur les avions	<p>12.a Liste des types d'avion</p> <p>12.b Indicateurs d'avion inscrits à la case 7 des plans de vol pour tous les vols internationaux de l'année, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2. Si l'indicateur est fondé sur un indicatif OACI, n'indiquer que l'indicateur OACI</p> <p>12.c Information sur les avions loués</p> <p>12.d Taux moyen de consommation de carburant (AFBR) pour chacun des types d'avion indiqués au 12.a, conformément au Doc 8643 – <i>Indicateurs de types d'aéronef</i> (en tonnes par heure, à 3 décimales)</p> <p><i>Note.— 12.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></p>
Champ 13	Admissibilité et utilisation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément au § 2.2.1 du chapitre 2, partie 2	<p>13.a Version du CERT du CORSIA de l'OACI utilisée</p> <p>13.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, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, non sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2</p>

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 14 <i>Note.— Si des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA sont réclamées, voir au tableau A5-2 les informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.</i>	Réclamation en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA	14.a Type de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation) 14.b Masse totale de carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes) par type de carburant
	Informations sur les émissions (par type de carburant)	14.c Valeurs approuvées des émissions durant le cycle de vie 14.d Réductions d'émissions réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA (calculées conformément aux formules indiquées au § 3.3 du chapitre 3, partie 2, et communiquées en tonnes)
	Réductions des émissions (total)	14.e Réductions d'émissions totales réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes) <i>Note.— Les champs 14.a à 14.e ne sont pas requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, ne commence que le 1^{er} 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>
Champ 15	Quantité totale d'émissions de CO ₂	15.a Quantité totale d'émissions de CO ₂ (fondée sur la masse totale de carburant en tonnes du champ 5 et indiquée en tonnes) 15.b Quantité totale d'émissions de CO ₂ provenant de vols soumis aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2 (en tonnes) 15.c Quantité totale d'émissions de CO ₂ provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, et qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2 (en tonnes) <i>Note.— Seul le champ 15.a est requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du chapitre 3, partie 2, ne commence que le 1^{er} janvier 2021 ; il n'y a donc pas de paire d'États sujette aux exigences de compensation durant la période 2019-2020.</i>

Note.— L'État peut élargir la liste pour y inclure des données supplémentaires ou plus détaillées des exploitants d'avions enregistrés dans leurs États.

Tableau A5-2. 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

Note.— 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 (CORSIA), contient un modèle pour la soumission d'informations supplémentaires à la déclaration des émissions (soumise par un exploitant d'avions à un État) et portant sur les carburants admissibles CORSIA.

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Informations sur l'exploitant d'avions et la déclaration	1.a Nom de l'exploitant d'avions 1.b Adresse de l'exploitant d'avions 1.c Année de déclaration
Champ 2	Date d'achat du carburant admissible CORSIA pur	
Champ 3	Identification du producteur du carburant admissible CORSIA pur	3.a Nom du producteur du carburant admissible CORSIA pur 3.b Adresse du producteur du carburant admissible CORSIA pur
Champ 4	Production du carburant	4.a Date de production du carburant admissible CORSIA pur 4.b Lieu de production du carburant admissible CORSIA pur 4.c Numéro d'identification de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur 4.d Masse de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur produit
Champ 5	Type de carburant	5.a Type de carburant (Jet-A, Jet-A1, TS-1, carburéacteur n° 3, Jet-B, AvGas) 5.b Matière première utilisée pour créer le carburant admissible CORSIA pur 5.c Procédé de transformation utilisé pour créer le carburant admissible CORSIA pur

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 6	Carburant acheté	<p>6.a Proportion de lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (arrondie au pourcentage le plus proche)</p> <p><i>Note.— Si la quantité de carburant admissible CORSIA achetée ne constitue pas un lot entier.</i></p> <p>6.b Masse totale de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes)</p> <p>6.c Masse de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes)</p> <p><i>Note.— Le champ 6.c est égal au total de tous les lots de carburant admissible CORSIA indiqué au champ 6.b.</i></p>
Champ 7	Preuve que le carburant répond aux critères de durabilité du CORSIA	À savoir, document valide certifiant la durabilité
Champ 8	Valeurs des émissions durant le cycle de vie du carburant admissible CORSIA	<p>8.a Valeur par défaut ou valeur réelle des émissions durant le cycle de vie (L_{rCEF}) pour un carburant admissible CORSIA f donné, qui est égale à la somme de 8.b et 8.c (en gCO₂e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p> <p>8.b Valeur par défaut ou valeur réelle de l’analyse du cycle de vie de base (ACV) pour un carburant admissible CORSIA donné (en gCO₂e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p> <p>8.c Valeur par défaut du changement indirect d’affectation des sols (ILUC) pour le carburant admissible CORSIA f donné (en gCO₂e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p>
Champ 9	Acheteur intermédiaire	<p>9.a Nom de l’acheteur intermédiaire</p> <p>9.b Adresse 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 10	Partie responsable de l’expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant	<p>10.a Nom de la partie responsable de l’expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant</p> <p>10.b Adresse de la partie responsable de l’expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant</p>

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 11	Mélangeur de carburant	11.a Nom de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation 11.b Adresse de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation
Champ 12	Lieu où le carburant admissible CORSIA pur est mélangé avec du carburant d'aviation	
Champ 13	Date de réception du carburant admissible CORSIA pur par le mélangeur	
Champ 14	Masse du carburant admissible CORSIA pur reçu (en tonnes)	<i>Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 6.c dans les cas où une partie du (ou des) lot(s) seulement est reçue par le mélangeur (p. ex. en raison d'une vente à un acheteur intermédiaire).</i>
Champ 15	Taux de mélange du carburant admissible CORSIA pur et du carburant d'aviation (arrondi au pourcentage le plus proche)	
Champ 16	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 17	Masse du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes)	<i>Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 6.c dans les cas où l'exploitant d'avions n'utilise qu'une partie du (ou des) lot(s) aux fins de réclamation.</i>

3. CONTENU DES DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ SOUMISES PAR LES ÉTATS À L'OACI

3.1 Liste des exploitants d'avions attribués à l'État et organismes de vérification accrédités dans l'État

**Tableau A5-3. Rapport de l'État sur les exploitants d'avions qui lui sont attribués
et les organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Liste des exploitants d'avions attribués à l'État	1.a Nom et coordonnées de l'exploitant d'avions 1.b Adresse de l'exploitant d'avions 1.c Méthode et indicatif utilisés pour attribuer l'exploitant d'avions à un État, conformément aux dispositions du § 1.2.4 du chapitre 1, partie 2
Champ 2	Liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation (pour une année de conformité donnée)	2.a État 2.b Nom de l'organisme de vérification et numéro du certificat d'accréditation 2.c État d'immatriculation de l'organisme de vérification 2.d Copie du certificat d'accréditation ou lien web vers le certificat en ligne 2.e Lien vers le site web principal de l'organisme national d'accréditation

Note.— Des informations sur les champs ci-après peuvent être trouvées 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 :

- liste des exploitants d'avions attribués à l'État ;
- liste des organismes de vérification accrédités dans chaque État.

3.2 Déclaration des émissions de CO₂ soumise par un État à l'OACI**Tableau A5-4. Déclaration des émissions de CO₂ 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 ₂ par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes)	<i>Note.</i> — 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 § 2.2.3.3 du chapitre 2, partie 2.

Tableau A5-5. 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 ₂ par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État	1.a Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ par paire d'États sujette aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2, agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes) 1.b Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ par paire d'États non sujette aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2, agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes)
Champ 2	Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État	2.a Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État (en tonnes) 2.b Indiquer si l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'appendice 3, a été utilisé
Champ 3	Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ agrégées pour toutes les paires d'États sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2, pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État (en tonnes)	

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 4	Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ agrégées pour toutes les paires d'États non sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2, pour chaque exploitant d'avions attribué à l'État (en tonnes)	

Note 1.— Des informations sur les champs ci-après peuvent être trouvées 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 :

- a) *quantité totale des émissions de CO₂ pour 2019, et 85 % de la quantité totale des émissions de CO₂ pour 2019, agrégées pour tous les exploitants d'avions sur chaque paire d'États ;*
- b) *quantité totale des émissions de CO₂ agrégées pour tous les exploitants d'avions sur chaque paire d'États (avec identification des paires d'États sujettes aux exigences de compensation, c'est-à-dire chapitre 3, partie 2, dans une année donnée (champ 1) ;*
- c) *pour chaque exploitant d'avions :*
 - 1) *nom de l'exploitant d'avions ;*
 - 2) *État auquel l'exploitant d'avions est attribué ;*
 - 3) *année de déclaration ;*
 - 4) *total des émissions annuelles de CO₂ (champ 2) ;*
 - 5) *total des émissions de CO₂ annuelles agrégées pour toutes les paires d'États sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2 (champ 3) ;*
 - 6) *total des émissions de CO₂ annuelles agrégées pour toutes les paires d'États non sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2 (champ 4).*

Note 2.— Indiquer lorsque les émissions de CO₂ sont fondées sur l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'appendice 3.

Note 3.— Toutes les données considérées comme confidentielles conformément aux dispositions du § 2.3.1.6 du chapitre 2, partie 2, devraient être agrégées et publiées par l'OACI sans attribution à un exploitant d'avions particulier. Toutes les données considérées comme confidentielles conformément aux dispositions du § 2.3.1.7 du chapitre 2, partie 2, devraient être agrégées et publiées par l'OACI sans attribution à une paire d'États particulière, mais en distinguant cependant les paires d'États sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du chapitre 3, partie 2, et celles qui ne le sont pas.

3.3 Utilisation de carburants admissibles CORSIA dans un État

Tableau A5-6. 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 1.c Lieu de production du carburant admissible CORSIA pur	
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 3.c Valeur par défaut ou réelle des émissions pendant le cycle de vie (L_{CEF}) pour le carburant admissible CORSIA donné	<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)	

Note.— Pour éviter les doubles réclamations en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, voir les informations sur les champs ci-après, disponibles dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence », affiché sur le site web du CORSIA de l'OACI :

- a) année de production du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
- b) producteur du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
- c) lieu de production du carburant admissible CORSIA pur ;
- d) type de carburant, matière première et procédé de transformation pour chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
- e) valeur par défaut ou réelle des émissions pendant le cycle de vie (L_{CEF}) pour le carburant admissible CORSIA donné (en gCO_2e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche) ;
- f) numéro(s) de lot de chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
- g) volume total de chaque lot de carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation.

4. CONTENU DES RAPPORTS D’ANNULATION D’UNITÉS D’ÉMISSIONS SOUIS PAR LES EXPLOITANTS D’AVIONS AUX ÉTATS

**Tableau A5-7. Rapport d’annulation d’unités d’émissions
soumis par l’exploitant d’avions à l’État**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Informations sur l’exploitant d’avions	1.a Nom de l’exploitant d’avions 1.b Adresse de l’exploitant d’avions 1.c Coordonnées de la personne responsable du rapport d’annulation d’unités d’émissions au sein de la société de l’exploitant d’avions 1.d Indicatif unique par lequel l’exploitant d’avions est attribué à un État, conformément aux dispositions du § 1.2.4 du chapitre 1, partie 2 1.e État
Champ 2	Années de la période de conformité faisant l’objet de la déclaration	2. Année(s) de la période de conformité pour laquelle (lesquelles) les exigences de compensation sont vérifiées dans le présent rapport
Champ 3	Exigences de compensation totales finales de l’exploitant d’avions	3. Exigences de compensation totales finales (en tonnes) de l’exploitant d’avions, telles qu’elles sont communiquées par l’État
Champ 4	Quantité totale d’unités d’émissions annulées	4. Quantité totale d’unités d’émissions annulées comparée aux exigences de compensation totales finales du champ 3

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 5	Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées	<p>Pour chaque lot d'unités d'émissions annulées (<i>lot</i> étant défini comme une série d'unités d'émissions consécutives), indiquer les éléments suivants :</p> <p>5.a Quantité d'unités d'émissions annulées</p> <p>5.b Début des numéros de série</p> <p>5.c Fin des numéros de série</p> <p>5.d Date de l'annulation</p> <p>5.e Programme d'unités d'émissions admissibles CORSIA</p> <p>5.f Type d'unité</p> <p>5.g Pays hôte</p> <p>5.h Méthodologie¹</p> <p>5.i Démonstration de l'admissibilité de la date des unités</p> <p>5.j Nom de registre désigné par le programme</p> <p>5.k Indicatif unique du compte de registre du lot annulé</p> <p>5.l Exploitant d'avions au nom duquel l'unité a été annulée</p> <p>5.m Indicatif unique du compte de registre à partir duquel l'annulation a été lancée</p>

Note.— L'État peut élargir cette liste afin d'y inclure des données supplémentaires ou plus détaillées des exploitants d'avions enregistrés dans leur État.

5. CONTENU DES RAPPORTS D'ANNULATION D'UNITÉS D'ÉMISSIONS SOUMIS PAR LES ÉTATS À L'OACI

Tableau A5-8. Contenu du rapport d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'État à l'OACI

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Exploitants d'avions attribués à l'État	1. Exploitants d'avions attribués à l'État avec des exigences de compensation durant la période de conformité visée

1. Les méthodologies peuvent aussi être décrites comme un « protocole » ou un « cadre de travail ».

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 2	Années de la période de conformité visée	2. Année(s) de la période de conformité visée durant laquelle (lesquelles) les exigences de compensation sont rapprochées dans le rapport
Champ 3	Exigences de compensation totales finales	3. Exigences de compensation totales finales agrégées (en tonnes) des exploitants d'avions, telles qu'elles sont communiquées par l'État
Champ 4	Quantité totale d'unités d'émissions annulées	4. Quantité totale agrégée d'unités d'émissions annulées aux fins de rapprochement avec les exigences de compensation totales finales du champ 3
Champ 5	Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées	<p>Pour chaque lot d'unités d'émissions annulées (<i>lot</i> étant défini comme une série d'unités d'émissions consécutives), indiquer les éléments suivants :</p> <p>5.a Quantité d'unités d'émissions annulées</p> <p>5.b Début des numéros de série</p> <p>5.c Fin des numéros de série</p> <p>5.d Date de l'annulation</p> <p>5.e Programme d'unités d'émissions admissibles CORSIA</p> <p>5.f Type d'unité</p> <p>5.g Pays hôte</p> <p>5.h Méthodologie</p> <p>5.i Démonstration de l'admissibilité de la date des unités</p> <p>5.j Nom de registre désigné par le programme</p>

Note 1.— Les informations du champ 5 seront requises pour assurer les fonctions critiques de registre du CORSIA, notamment le suivi de l'OACI, les examens périodiques et l'analyse statistique du CORSIA.

Note 2.— Des informations sur les champs ci-après peuvent être trouvées 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 :

- a) *informations agrégées aux niveaux national et mondial pour une période de conformité donnée :*
- 1) *exigences de compensation totales finales durant la période de conformité ;*
 - 2) *quantité totale des unités d'émissions annulées durant la période de conformité aux fins de concordance avec les exigences de compensation totales finales ;*

- 3) *Informations récapitulatives d’identification des unités d’émissions annulées figurant dans le champ 5 du tableau A5-8.*

APPENDICE 6. VÉRIFICATION

1. INTRODUCTION

Note.— Les procédures indiquées dans le présent appendice portent sur les exigences de vérification au titre de la partie 2 du présent volume.

2. ORGANISME DE VÉRIFICATION

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 les normes ISO/IEC 17029:2019 et ISO 14065:2020, 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 volume :

- 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 (CORSIA) ;
- 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) ».

2.2 Gestion de l'impartialité (ISO 14065:2020, section 5.3)

2.2.1 Après avoir effectué six vérifications annuelles pour un même exploitant d'avions, le chef d'équipe respectera 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 volume.

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 CO₂), 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 Personnel (ISO 14065:2020, section 7.2)

2.3.1 Le personnel qui a fourni une consultation en lien avec quelque déclaration que ce soit de l’exploitant d’avions concernant des gaz à effet de serre n’exécutera pas d’activité de vérification, au titre du présent volume, pour cet exploitant, et ce pendant une période de trois années consécutives à partir de la date de la fourniture de la consultation.

2.3.2 L’organisme de vérification devra :

- a) identifiera et sélectionnera le personnel d’une équipe compétente pour chaque mission ;
- b) s’assurera que la composition de l’équipe de vérification est adéquate pour 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.

2.4 Processus de gestion des compétences du personnel (ISO 14065:2020, section 7.3.2)

2.4.1 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 14065:2020 et ISO 14066:2011 et aux § 2.3.2, 2.5.2 et 2.6 du présent appendice.

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

2.5 Processus de gestion des compétences du personnel (ISO 14065:2020, section 7.3.5)

2.5.1 L’organisme de vérification :

- a) s’assurera de la compétence continue de tout le personnel menant les activités de vérification, y compris du développement et de la formation professionnels continus des vérificateurs afin de maintenir et/ou de renforcer les compétences ;
- b) effectuera des évaluations périodiques du processus d’évaluation des compétences pour en assurer la pertinence aux fins du présent volume.

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

- a) les exigences indiquées dans le présent volume, 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 volume, 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 exceptions techniques, le champ d’applicabilité, les règles d’insertion des paires d’États, et la couverture des paires d’États concernées par le présent volume ;

- d) les exigences de surveillance indiquées dans le présent volume ;
- e) les exigences nationales supplémentaires aux dispositions du présent volume.

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

2.6 Processus de gestion des compétences du personnel (ISO 14065:2020, section 7.3.6)

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 CO₂ ;
- e) méthodologies de quantification des émissions de CO₂ indiquées dans le présent volume, 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 volume, 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 Processus de gestion des compétences du personnel (ISO 14065:2020, section 7.3.7)

2.7.1 L'équipe de vérification dans son ensemble fera preuve de connaissances détaillées de la norme ISO 14064-3:2019, 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 Pré-engagement (ISO 14065:2020, section 9.2)

2.8.1 Au cours de l’étape préalable au processus d’engagement, l’organisme de vérification exigera que l’exploitant d’avions fournisse les informations suivantes pour la période de l’engagement contractuel entre l’organisme et l’exploitant :

- a) nombre et type(s) d’avions ;
- b) nombre de vols internationaux ;
- c) méthode(s) applicable(s) de surveillance de la consommation de carburant, décrite(s) à l’appendice 2 ;
- d) informations sur la complexité du flux de données, des procédures et des activités de contrôle mis en œuvre ;
- e) période de conformité pour laquelle des unités d’émissions ont été ou seront annulées ;
- f) nombre total d’unités d’émissions qui ont été ou seront annulées pour la période de conformité indiquée ;
- g) informations sur le ou les programmes d’unités d’émissions admissibles CORSIA utilisés comme sources d’unités d’émissions, notamment nom du ou des programmes, registres désignés par le ou les programmes, dates des unités admissibles, et activité et/ou types d’unités.

2.8.2 Les alinéas a) à d) du § 2.8.1 sont applicables à la vérification d’une déclaration des émissions, et les alinéas e) à g), à la vérification d’un rapport d’annulation d’unités d’émissions.

2.9 Engagement (ISO 14065:2020, section 9.3)

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/IEC 17029, ISO 14065 et ISO 14064-3, le présent volume et 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)*] ;
- b) flexibilité pour modifier les délais alloués, s’il y a lieu, en raison de résultats obtenus durant la vérification ;
- c) obligation pour l’exploitant d’avions d’accepter l’audit comme témoin potentiel par les évaluateurs de l’organisme national d’accréditation, qui pourraient être accompagnés par des pairs évaluateurs ou d’autres observateurs ;
- d) obligation pour l’exploitant d’avions d’autoriser la communication 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 ;

- e) obligation pour l'organisme de vérification de communiquer dès que possible à l'État tout écart intentionnel suspecté ou tout cas de non-conformité de l'exploitant d'avions (ISO 14064-3:2019, section 5.4.3) ;
- f) couverture des responsabilités.

2.10 Enregistrements (ISO 14065:2020, section 9.11)

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) demandes de clarification, tous écarts et cas de non-conformité issus de la vérification et conclusions établies, communication avec la partie responsable sur tous les écarts (ISO 14064-3:2019, section 5.4.4) ;
- d) identification des membres de l'équipe et critères de sélection de l'équipe ;
- e) 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.

2.11 Confidentialité (ISO 14065:2020, section 10.4)

L'organisme de vérification s'assurera qu'il dispose du consentement exprès de l'exploitant d'avions avant de soumettre à l'État 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.

3. VÉRIFICATION DES DÉCLARATIONS DES ÉMISSIONS ET DES RAPPORTS D'ANNULATION D'UNITÉS D'ÉMISSIONS

L'équipe de vérification effectuera la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2019, ainsi qu'aux exigences supplémentaires ci-après.

3.1 Type d'engagement (ISO 14064-3:2019, section 5.1.2)

L'engagement sera du type « vérification ». L'engagement de type « procédures convenues » n'est pas applicable au CORSIA.

3.2 Niveau d'assurance (ISO 14064-3:2019, section 5.1.3)

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

3.3 Objectifs (ISO 14064-3:2019, section 5.1.4)

3.3.1 En effectuant la vérification d'une déclaration des émissions, l'équipe 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 volume 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 chapitre 1, partie 2, du présent volume, afin d'assurer l'attribution correcte des vols d'avions loués et des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, 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 volume.

3.3.2 Lorsqu'elle effectue la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'équipe 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 volume ;
- 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 volume n'ont pas été utilisées par l'exploitant d'avions pour compenser toutes autres émissions.

3.4 Domaine d'application (ISO 14064-3:2019, section 5.1.6)

3.4.1 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 CO₂ établies au moyen des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, calculées conformément aux dispositions du § 2.2 du chapitre 2, partie 2 ;
- b) les réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburant(s) admissible(s) CORSIA.

3.4.2 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.

3.4.3 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'équipe 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 volume n'ont pas été utilisées pour compenser d'autres émissions.

3.5 Importance relative (ISO 14064-3:2019, section 5.1.7)

3.5.1 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 sur des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, supérieures à 500 000 tonnes ;
- b) seuil de 5 % pour les exploitants d'avions ayant des émissions annuelles sur des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, et au § 2.1 du chapitre 2, partie 2, égales ou inférieures à 500 000 tonnes de CO₂.

3.5.2 Durant la vérification d'une déclaration des émissions, la surévaluation ou la sous-évaluation indiquée au § 3.5.1 sera permise pour faire l'équilibre entre les deux cas.

3.6 Données et informations sur les gaz à effet de serre (ISO 14064-3:2019, section 6.1.3)

3.6.1 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 le présent volume.

3.6.2 Conformément au plan de collecte de preuves de la déclaration des émissions, l'équipe 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. Elle 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.

3.6.3 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.

3.7 Circonstances nécessitant une visite sur place (ISO 14064-3:2019, section 6.1.4.2)

Un membre de l'équipe de vérification effectuera une visite sur place si elle est exigée par l'évaluation des risques et le plan de collecte de preuves pour réduire les risques de la vérification à un niveau acceptable. Une visite sur place ne peut être annulée qu'avec l'approbation de l'État.

3.8 Plan de validation ou de vérification (ISO 14064-3:2019, section 6.1.5)

3.8.1 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.

3.8.2 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.

3.9 Plan de collecte de preuves (ISO 14064-3:2019, section 6.1.6)

3.9.1 Le plan de collecte de preuves 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 ;
- c) justification de la méthodologie retenue.

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

3.10 Généralités (ISO 14064-3:2019, section 6.3.2.1)

Lorsqu'elle effectue la vérification d'une déclaration des émissions ou d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'équipe 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'équipe 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 Rapport de vérification (ISO 14064-3:2019, section 6.3.3)

3.10.1 L'équipe 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'équipe 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) critères par rapport auxquels le rapport d'annulation d'unités d'émissions a été vérifié ;
- g) 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 ;
- h) principaux résultats de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques ;
- i) 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 CO₂ ;
- j) 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 ;
- k) résultats de tous les échantillonnages et des tests, incluant les recoupements, et dans le cas de la méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, évaluation de l'exactitude du taux moyen de consommation de carburant de l'exploitant d'avions par indicatif OACI utilisé ;
- l) conformité au plan de surveillance des émissions ;
- m) tout cas de non-conformité du plan de surveillance des émissions aux dispositions du présent volume ;
- n) cas de non-conformité et écart constatés (incluant la solution appliquée) ;
- o) conclusions sur la qualité et l'importance relative des données ;
- p) conclusions sur la vérification de la déclaration des émissions ;
- q) conclusions sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions ;
- r) justifications de l'avis final formulé par l'équipe de vérification ;

- s) résultats de l'examen indépendant et le nom de l'examineur indépendant ;
- t) avis de vérification final.

3.11.2 Durant la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, seuls les alinéas a) à h), n) et q) à t) du § 3.11.1 seront applicables.

3.11.3 Durant la vérification d'une déclaration des émissions, seuls les alinéas a) à e), g) à p) et r) à t) du § 3.11.1 seront applicables.

3.11.4 L'équipe de vérification émettra une conclusion sur chacun des objectifs de la vérification énumérés au § 3.3, le cas échéant, dans l'avis de vérification final.

3.12 Examen indépendant (ISO 14064-3:2019, section 8)

L'examen indépendant sera réalisé, pour assurer que le processus de vérification s'est déroulé conformément aux normes ISO 14065:2020 et ISO 14064-3:2019 et au présent volume, 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.

3.13 Faits découverts après la vérification/validation (ISO 14064-3:2019, section 10)

3.13.1 À la demande de l'État, l'organisme de vérification lui communiquera, sur une base confidentielle, les documents internes de la vérification.

3.13.2 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'État.

4. ORGANISME NATIONAL D'ACCREDITATION

Un organisme national d'accréditation fonctionnera conformément à la norme ISO/IEC 17011:2017 et à la disposition ci-après.

4.1 Cycle d'accréditation (ISO 17011:2017, section 7.9.3)

Une évaluation sur place aux fins de la surveillance exercée par l'organisme national d'accréditation consistera en une évaluation des procédures internes et en une évaluation représentative par observation. La première met l'accent sur les procédures documentées de l'organisme de vérification ; la seconde est une observation de la réalisation d'activités de vérification par l'organisme de vérification.

SUPPLÉMENT A. PROCÉDURES D'ATTRIBUTION

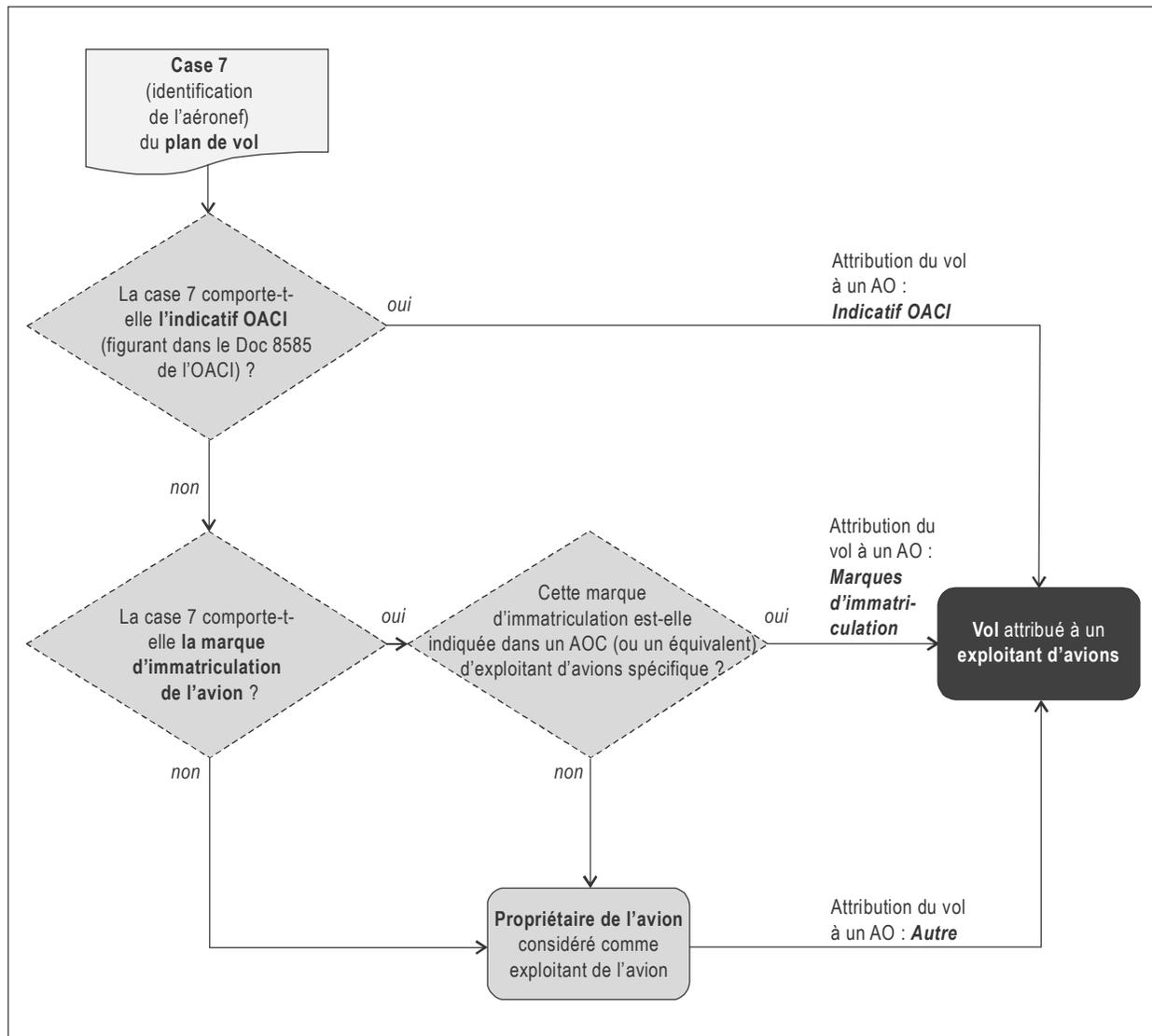


Figure A-1. Procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions

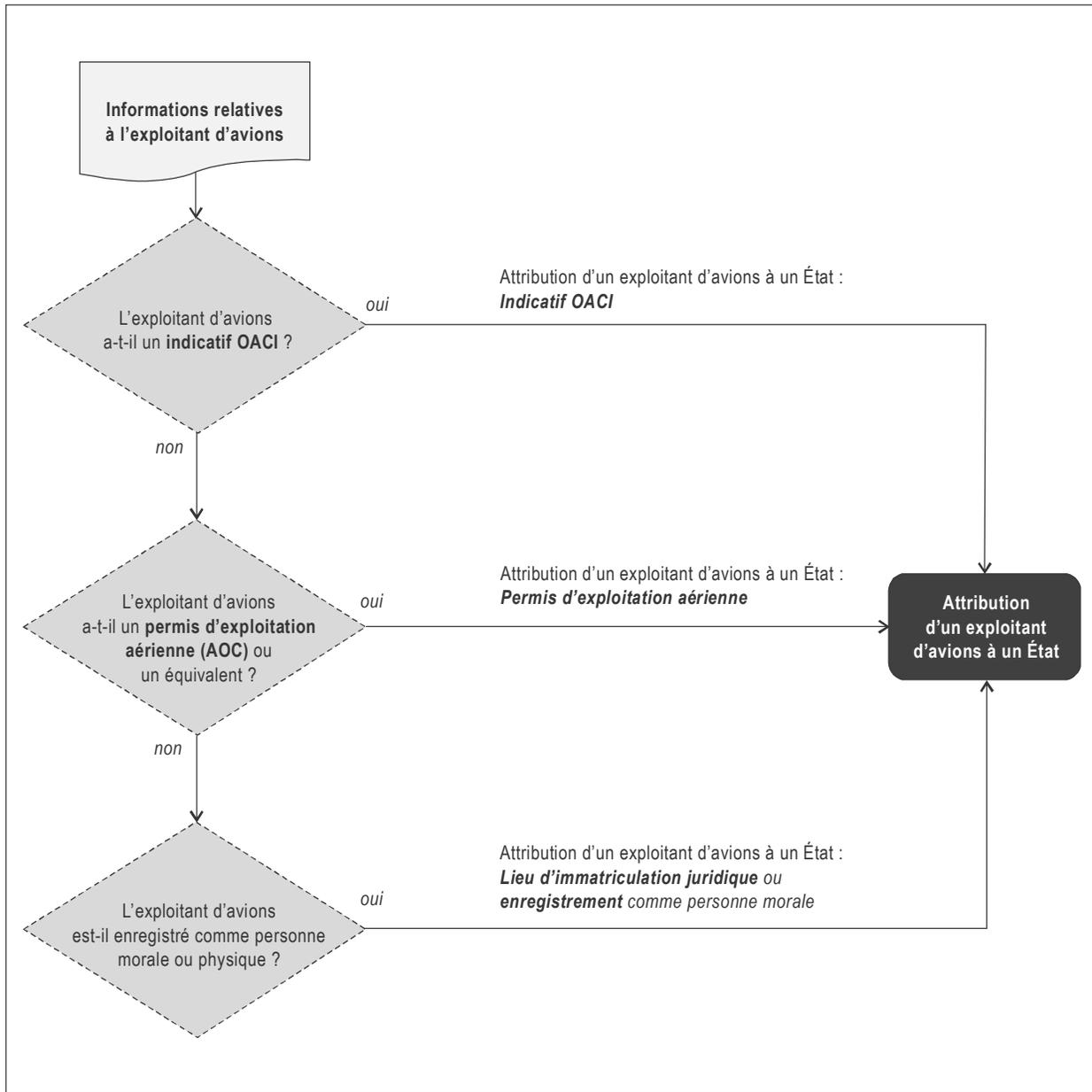


Figure A-2. Procédure d’attribution d’un exploitant d’avions à un État

SUPPLÉMENT B. APPLICABILITÉ DES EXIGENCES DE MRV AUX VOLS INTERNATIONAUX

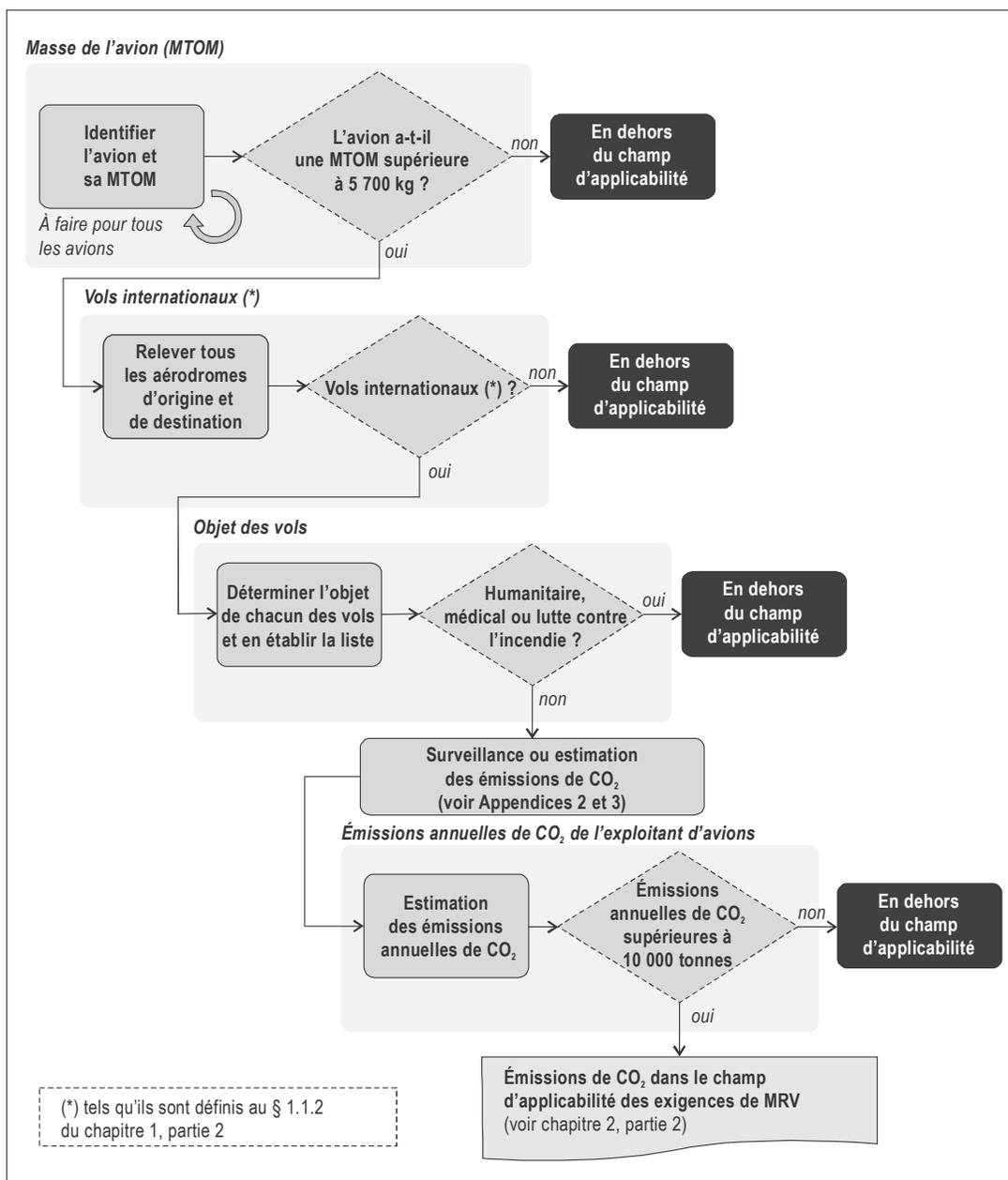


Figure B-1. Détermination de l'applicabilité du chapitre 2 de la partie 2 aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis dans le § 1.1.2 du chapitre 1, partie 2 (pour les exigences de MRV)

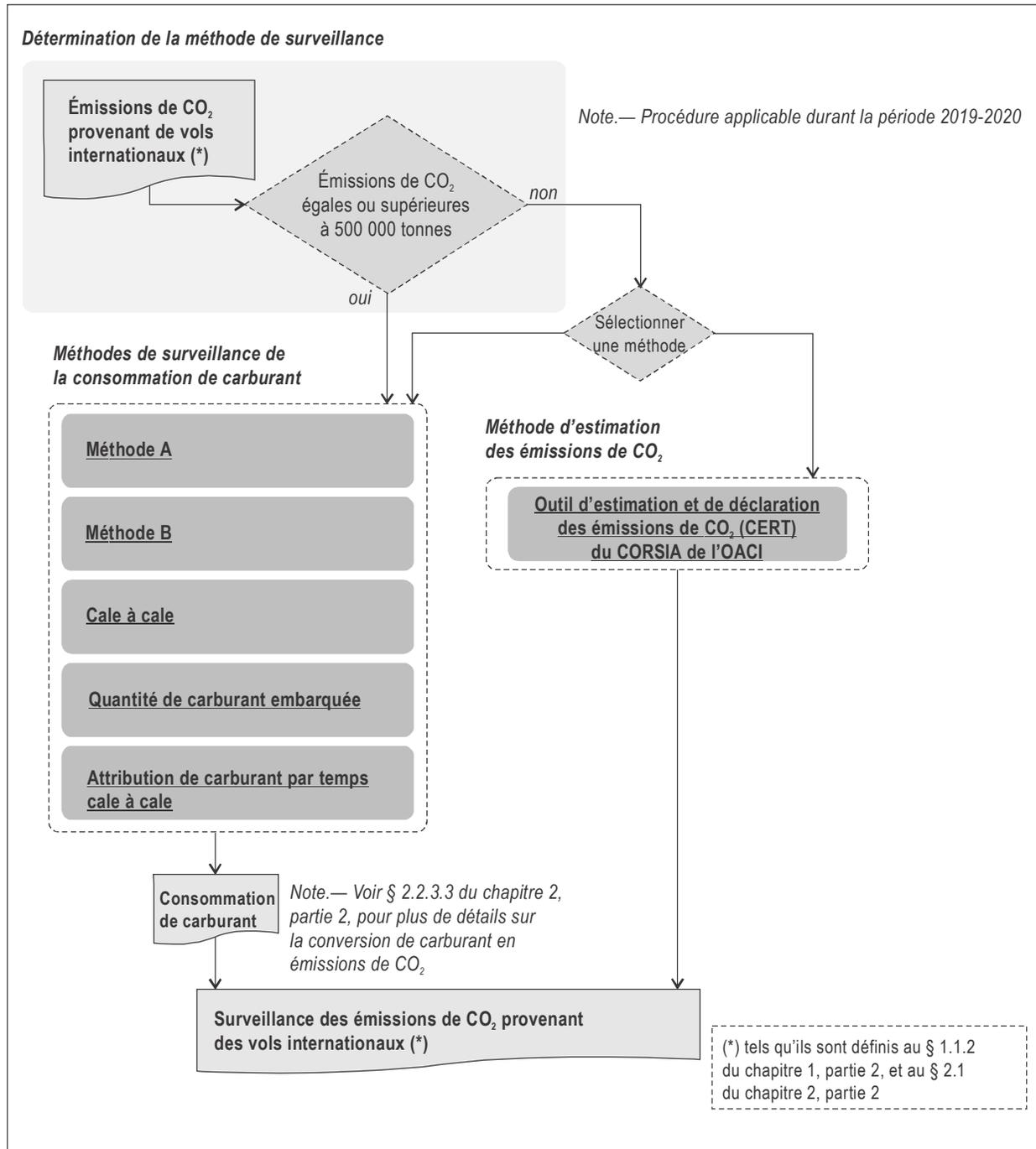


Figure B-2. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020

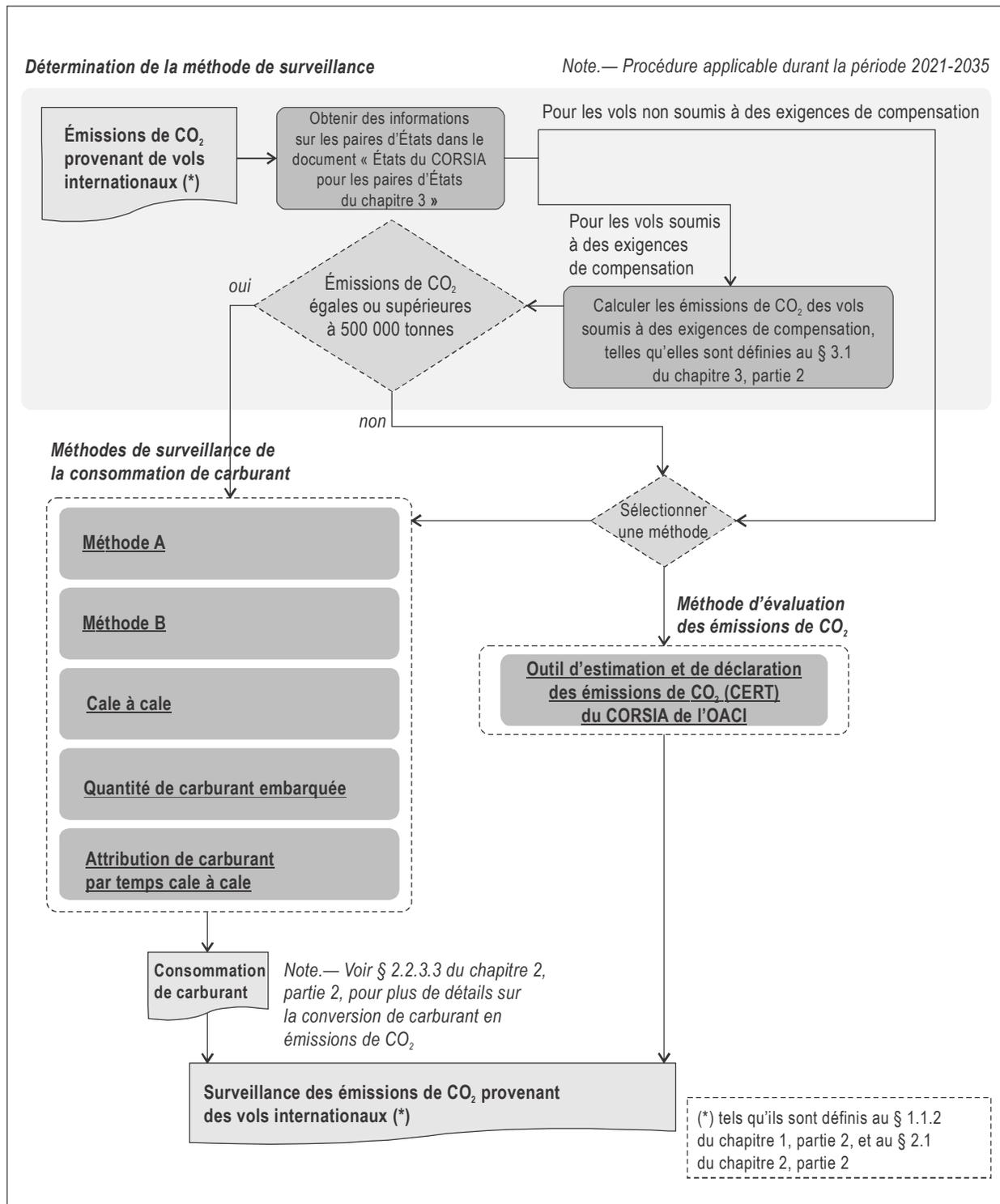


Figure B-3. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité (2021-2035)

SUPPLÉMENT C. PROCÉDURES DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

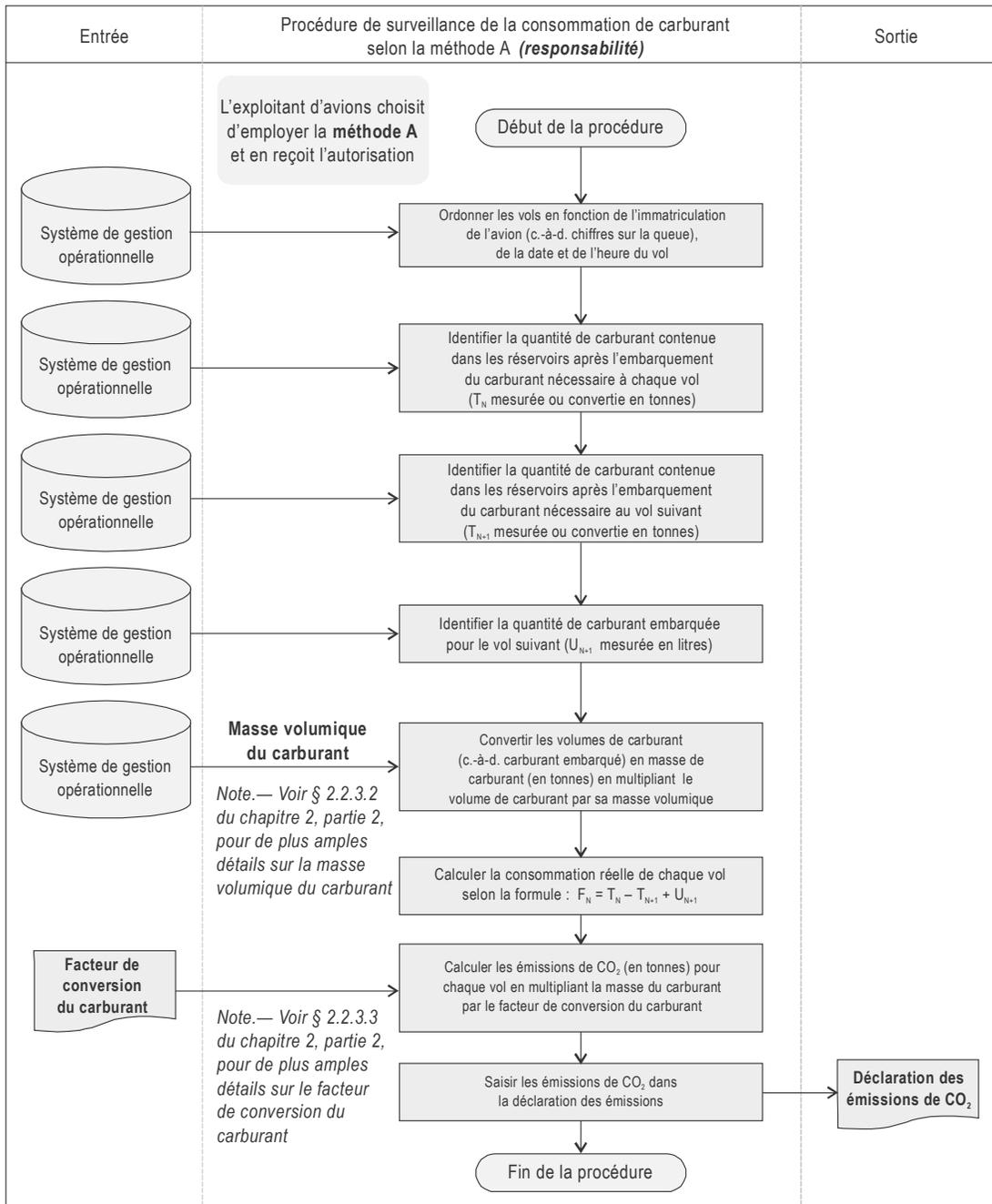


Figure C-1. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode A

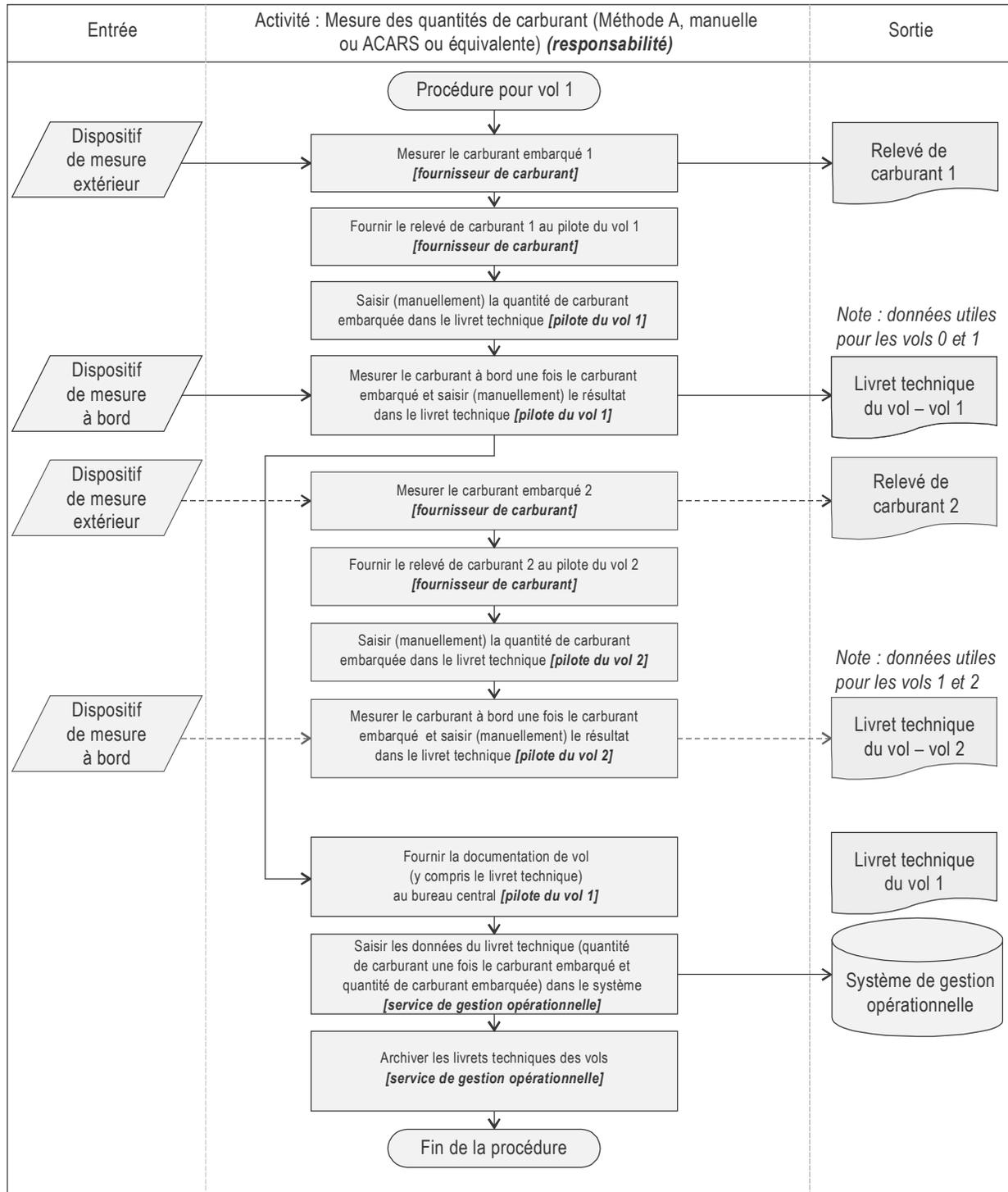


Figure C-2. Collecte des données requises pour appliquer la méthode A avec la quantité de carburant embarquée fournie par le fournisseur de carburant

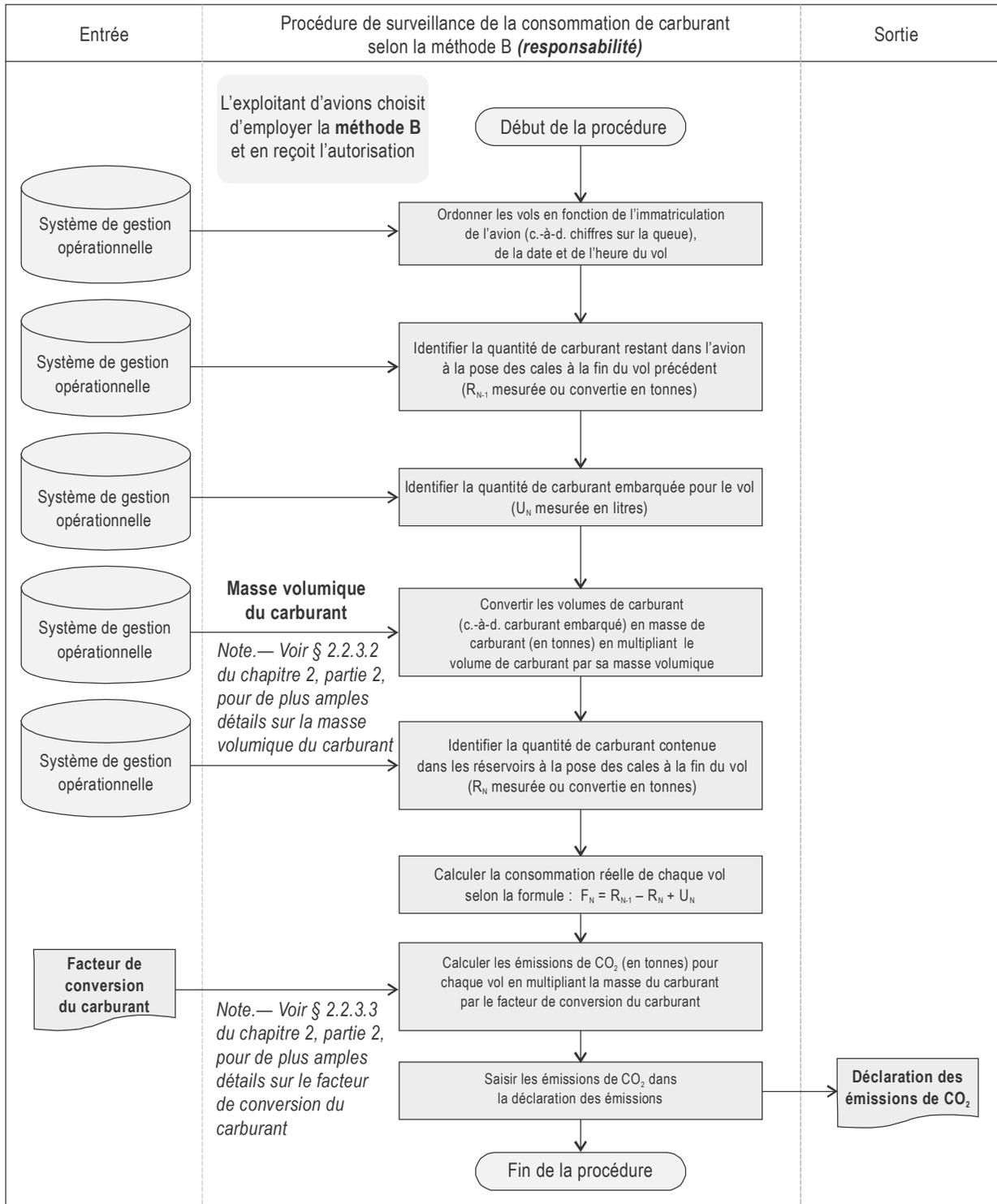


Figure C-3. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode B

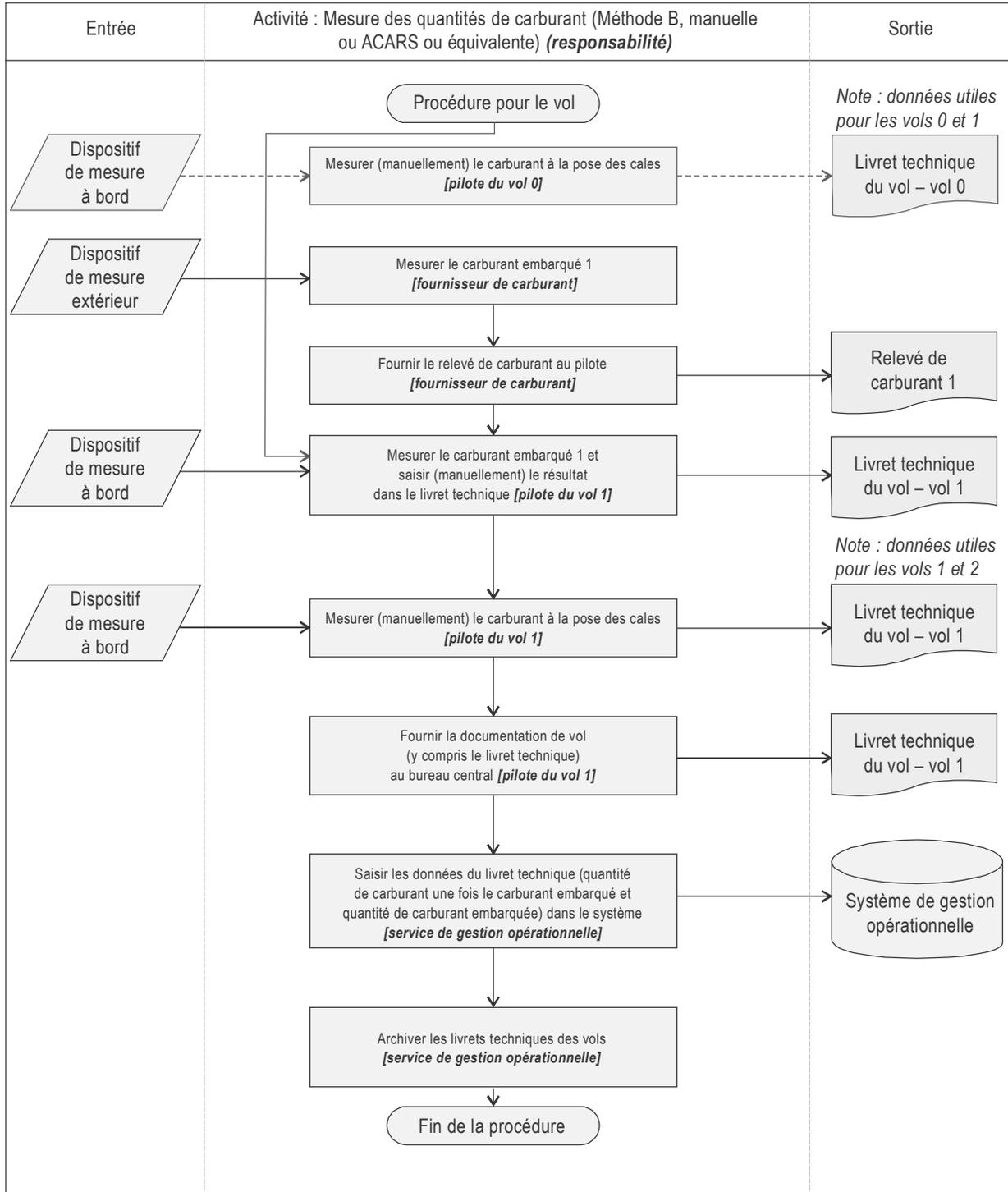


Figure C-4. Collecte des données requises pour appliquer la méthode B avec la quantité de carburant embarquée (procédure manuelle)

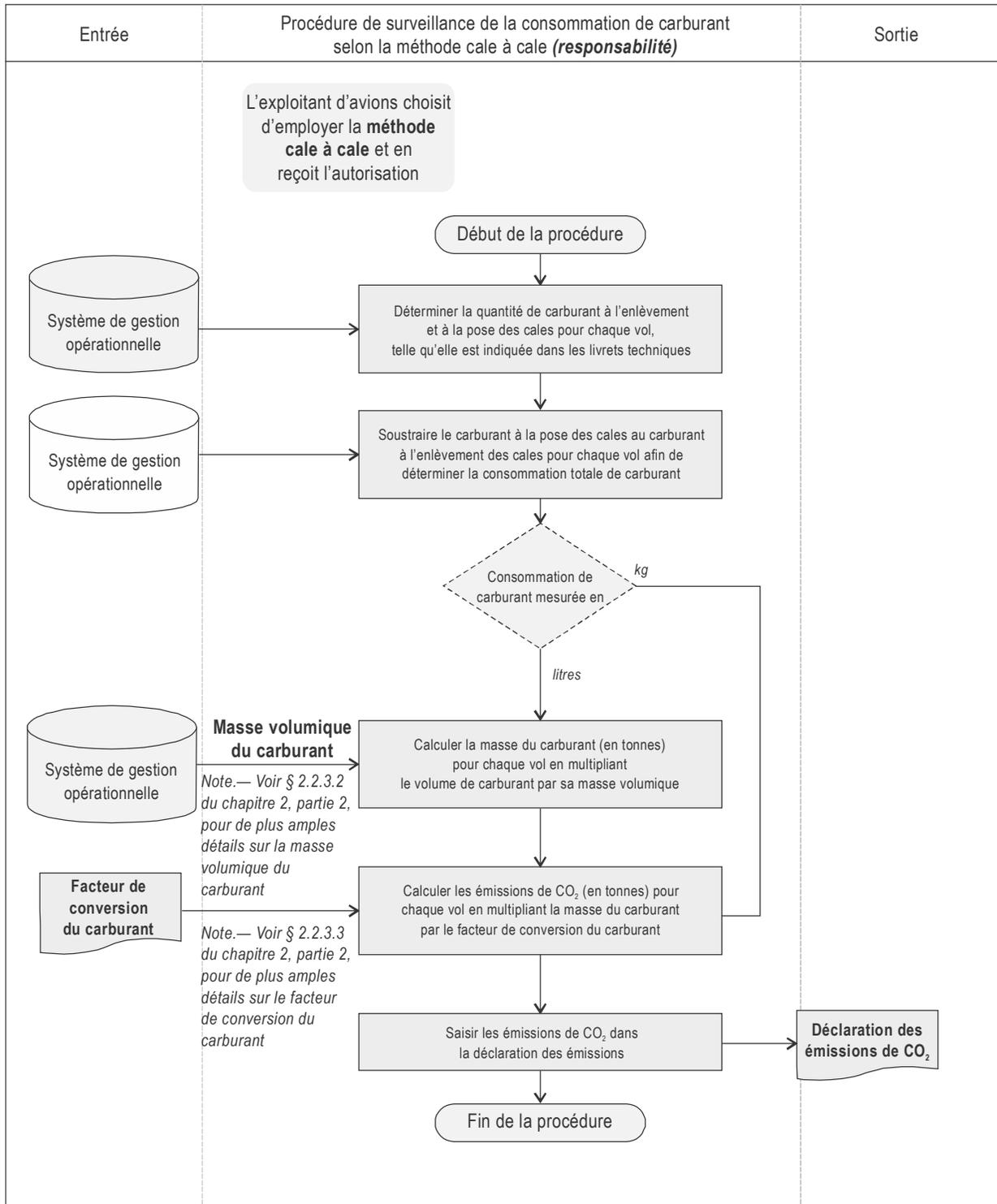


Figure C-5. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode cale à cale

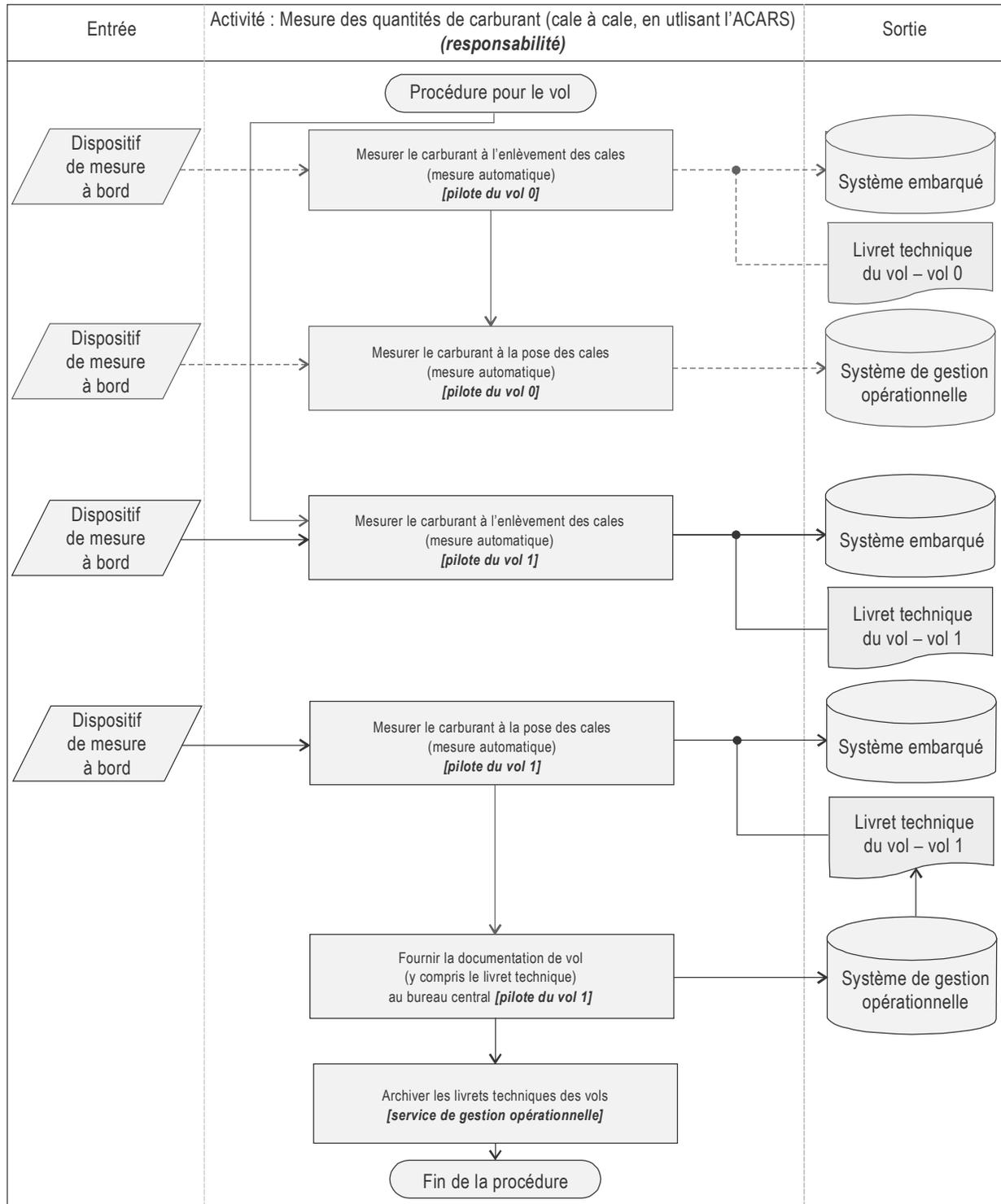


Figure C-6. Collecte des données requises pour appliquer la méthode cale à cale

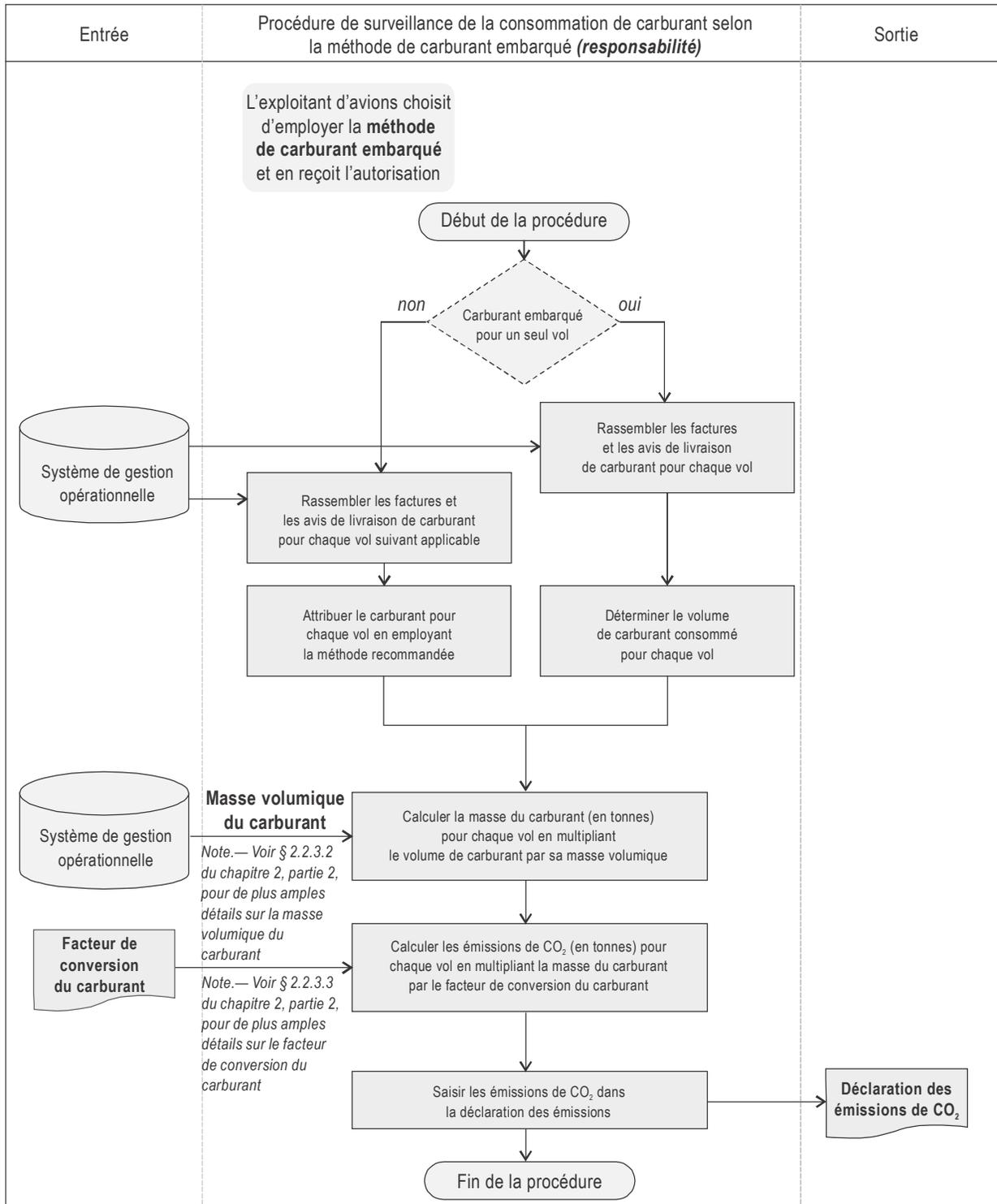


Figure C-7. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode de calcul de la quantité de carburant embarquée

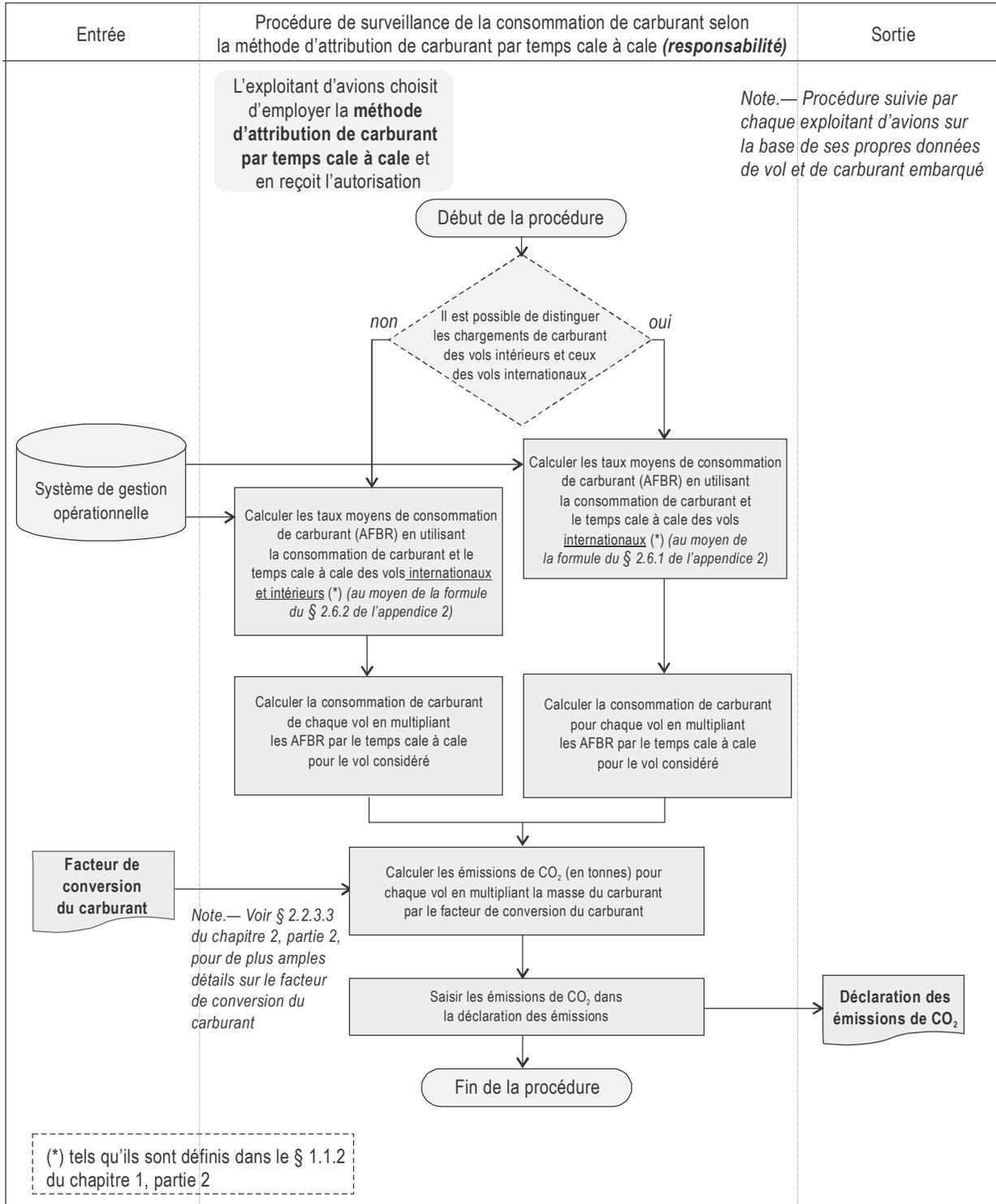


Figure C-8. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la méthode d’attribution de carburant par temps cale à cale

— FIN —

ISBN 978-92-9275-149-4



9 789292 751494