

DIRECTION DES SERVICES D'ACCREDITATION

**Exigences et lignes directrices du
CCN – Accréditation des
vérificateurs de GES du
programme de déclaration
d'émissions et d'annulation
d'unités d'émission
OACI-CORSIA**

VERSION N°3

Conseil canadien des normes
55, rue Metcalfe, bureau 600
Ottawa (Ontario) K1P 6L5

Téléphone : + 1 613 238-3222
accreditation@ccn.ca
www.ccn-scc.ca

Autorisation de reproduction

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente publication peut être reproduite, en partie ou en entier et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autorisation supplémentaire du Conseil canadien des normes, pourvu que toutes les précautions raisonnables soient prises pour assurer l'exactitude de l'information reproduite; que le Conseil canadien des normes soit mentionné comme en étant la source; et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une version ayant été faite en association avec le Conseil canadien des normes ou avec son aval.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, écrire à l'adresse info@ccn.ca.

© 2024, Conseil canadien des normes

Also available in English under the title *SCC Requirements and Guidance for Accreditation of GHG Verifiers for ICAO-CORSIA Emissions and Emissions Unit Cancellation Reporting*.

Table des matières

Table des matières	3
Introduction	4
1. Portée	5
2. Références normatives	5
3. Définitions	7
4. Exigences générales d'accréditation	11
5. Exigences relatives aux ressources	11
6. Exigences relatives aux observations d'audits	11
7. Exigences et lignes directrices	12
Chapitre 1 – Administration	12
Chapitre 2 – Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO ₂ des exploitants d'avions.....	14
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.....	23
Chapitre 4 – Unités d'émissions.....	24
Appendice 1 – Procédures administratives	26
Appendice 2 – Méthodes de surveillance de la consommation de carburant.....	28
Appendice 3 – Méthodes et outils d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂	32
Appendice 4 – Plans de surveillance des émissions	34
Appendice 5 – Déclarations	36
Appendice 6 – Vérification	40
Supplément A – Procédures d'attribution	41
Supplément B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux	42
Supplément C – Procédures de surveillance de la consommation de carburant	43
Historique des révisions	44

Introduction

Le présent document énonce les exigences et lignes directrices relatives à l'accréditation des vérificateurs de gaz à effet de serre (GES) du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Pour simplifier les choses, il est permis d'utiliser la forme abrégée « ELD – Accréditation OACI-CORSIA » pour y faire référence.

Les exigences d'accréditation des vérificateurs sont harmonisées à la deuxième édition des Normes et pratiques recommandées internationales – Protection de l'environnement – CORSIA (annexe 16, volume IV) de la Convention relative à l'aviation civile internationale en vigueur le 1^{er} janvier 2024¹. Les exigences supplémentaires sont les suivantes : ISO 14064-3:2019 – 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; ISO 14066:2011 – Gaz à effet de serre – Exigences de compétence pour les équipes de validation et les équipes de vérification de gaz à effet de serre; ISO 14065:2020 – Principes généraux et exigences pour les organismes de validation et de vérification de l'information environnementale et ISO/IEC 17029:2019 – Évaluation de la conformité – Principes généraux et exigences pour les organismes de validation et de vérification.

L'OACI a publié d'autres documents pertinents : le Doc 9501, *Manuel technique environnemental, volume IV – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, le Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, le Doc 8585 *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, et divers éléments de mise en œuvre du CORSIA et des documents connexes.

Il incombe aux vérificateurs de GES accrédités par le CCN en vertu du CORSIA de l'OACI de montrer qu'ils se conforment au présent document; ils sont censés montrer par la suite qu'ils continuent de s'y conformer dans le cadre du cycle de maintien de l'accréditation relative aux GES.

¹ Les normes emploient les formes verbales conjuguées « doit » ou « doivent », alors que les pratiques recommandées emploient l'expression « il est recommandé ».

1. Portée

Le présent document a pour objectif de donner une vue d'ensemble des critères et lignes directrices supplémentaires sur l'accréditation des vérificateurs de gaz à effet de serre (GES) du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces exigences vont au-delà des normes ISO 14065:2020, ISO/IEC 17029:2019, ISO 14064-3:2019 et ISO 14066:2011. Les exigences et lignes directrices ont été approuvées par le Conseil de l'OACI et seront révisées périodiquement dans le cadre de la mise en œuvre du CORSA.

2. Références normatives

Outre les exigences énoncées dans le présent document, les références qui suivent sont essentielles à son application et doivent être respectées le cas échéant. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, c'est la dernière édition des documents mentionnés qui s'applique (y compris les éventuelles modifications).

- ISO/IEC 17011
- ISO/IEC 17029
- ISO 14066
- ISO 14065
- Manuel des programmes d'accréditation
- Programme d'accréditation des organismes de vérification et de validation (PAOVV)
Aperçu du programme
- ISO 14064-3

Documents de l'OACI

- *Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV. Normes et pratiques recommandées internationales (SARP).*
<https://www.unitingaviation.com/publications/Annex-16-Vol-04-FR>
- Doc 9501, *Manuel technique environnemental, volume IV – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*. Troisième édition. 2023. <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Pages/ETM-V-IV.aspx>
- Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques.* <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Pages/CORSA-Additional-Material.aspx>
- Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement.* <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Pages/CORSA-Additional-Material.aspx>
- Doc 4444, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien.* <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Pages/CORSA-Additional-Material.aspx>

- Doc 8643, *Indicatifs de types d'aéronefs*. <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Additional-Material.aspx>
- Registre central du CORSIA : *Information and Data for the Implementation of CORSIA*. <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx>
- Registre central du CORSIA : *Renseignements et données aux fins de transparence* <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx>

CORSIA de l'OACI : les cinq éléments de mise en œuvre

- États du CORSIA pour les paires d'États du chapitre 3
- Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA
- Carburants admissibles CORSIA
- Unités d'émissions admissibles du CORSIA
- Registre central du CORSIA (RCC)
- <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/implementation-elements.aspx>

Documents du gouvernement du Canada

- *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* Partie X – Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale [Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale \(CORSIA\)](#)
- Site Web de Transports Canada – pour les décisions prises par l'État lorsque les SARP le prévoient.

3. Définitions

À moins d'indication contraire dans le présent document, les définitions données dans les normes ISO/IEC 17011, ISO 14065, ISO/IEC 17029, ISO 14064-3 et ISO 14066 ainsi que dans tous les documents de l'OACI et du gouvernement du Canada énumérés dans la section des références normatives s'appliquent.

3.1 Accréditation

Reconnaissance officielle de la compétence d'un organisme pour s'acquitter de certaines fonctions conformément aux critères établis. Un vérificateur de GES qui reçoit une accréditation du CCN devient apte à fournir des services de vérification nécessitant une expertise technique particulière.

3.2 Conflit d'intérêts

Situation dans laquelle une personne ou une organisation a de multiples intérêts (financiers ou autres), dont l'un risque éventuellement d'altérer ses motivations.

3.3 Consensus

Accord général caractérisé par l'absence d'opposition ferme à l'encontre de l'essentiel du sujet émanant d'une partie intéressée et par un processus de prise en considération des vues de toutes les parties concernées et de rapprochement des positions divergentes éventuelles.

3.4 CORSIA

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est un élément important de l'éventail de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale et à atteindre l'objectif planétaire de croissance carboneutre à partir de 2020. Le CORSIA s'attaque à l'augmentation annuelle des émissions totales de CO₂ de l'aviation civile internationale (c'est-à-dire des vols de l'aviation civile qui décollent d'un pays et atterrissent dans un autre) par rapport aux moyennes de 2019-2020.

3.5 Élaboration de normes

Processus fondé sur les exigences du système canadien d'élaboration de normes, qui comprend les politiques et procédures qu'un OEN titulaire de l'accréditation du CCN doit respecter en ce qui concerne l'autodéclaration de conformité aux exigences et lignes directrices du CCN à l'intention des OEN, ainsi que la préparation, la publication et le maintien de normes.

3.6 Évaluation de la conformité

Démonstration du respect des exigences spécifiées d'une norme donnée concernant un produit, un service, un procédé, un système, une personne ou un organisme.

3.7 Harmonisation

Intégration de travaux liés à l'élaboration de normes, ce qui comprend la préparation de normes, de normes régionales et de Normes internationales, en vue d'obtenir le plus grand nombre d'éléments communs possibles, et ce, conformément aux politiques et aux procédures du CCN et de l'OEN concerné.

3.8 Intervenant

Partie qui a un intérêt dans une norme et qui peut avoir une influence sur cette norme ou être touchée par celle-ci. Habituellement, les intervenants canadiens comprennent, sans toutefois s'y limiter, les grandes entreprises et les chefs de file de l'industrie, les associations industrielles, les organismes de réglementation, les gouvernements, les associations, les organismes non gouvernementaux, les universitaires et les consommateurs qui expriment un besoin pour cette norme.

3.9 Normalisation

Activité consistant à élaborer, à publier et à mettre en œuvre des normes pour établir, au regard de besoins actuels ou éventuels, des dispositions pour un usage commun et répété et visant à assurer un degré optimal d'ordre dans un contexte donné.

3.10 Norme

Document, établi par consensus et approuvé par un organisme reconnu, qui fournit, pour des usages communs et répétés, des règles, des lignes directrices ou des caractéristiques, pour des activités ou leurs résultats, garantissant un niveau d'ordre optimal dans un contexte donné. Aux fins du présent document, cette définition comprend les Normes nationales du Canada, les adoptions et les normes consensuelles des OEN.

3.11 Norme internationale

Norme internationale publiée par un organisme international à activités normatives ou de normalisation et mise à la disposition du public.

3.12 Norme internationale

Norme internationale publiée par l'ISO ou l'IEC.

3.13 Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies (ONU) fondée en 1944 pour gérer et administrer la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). L'OACI compte 193 États signataires, dont le Canada.

3.14 Organisation internationale de normalisation (ISO)

Organisation non gouvernementale composée d'organismes nationaux de normalisation et responsable de la préparation et de la publication de Normes internationales dans des domaines autres que ceux de l'électricité, de l'électronique et de la télécommunication.

3.15 Organisme de réglementation/autorité gouvernementale

Catégorie d'intérêt formée par les membres d'un comité technique qui représentent un organisme fédéral, provincial, municipal, ou autre organisme gouvernemental, ou un organisme ou autorité désigné par un gouvernement, chargé de réglementer l'acceptabilité, la vente ou l'utilisation du ou des produits, matériaux ou services considérés, ainsi que tout organisme chargé de faire appliquer les règles et les règlements qui s'y rapportent.

3.16 Organismes de validation/vérification

Organisme d'évaluation de la conformité chargé de la validation ou de la vérification des déclarations relatives aux GES, conformément aux normes ISO 14065 et ISO/IEC 17029.

3.17 Plainte

Expression du mécontentement, autre qu'un appel, d'une personne ou d'une organisation à l'égard du CCN, d'un partenaire fournisseur de services du CCN ou d'un organisme accrédité ou candidat à l'accréditation, et à laquelle il faut donner suite.

3.18 Programme d'accréditation pour les gaz à effet de serre

Programme d'accréditation des organismes de validation et de vérification des déclarations relatives aux gaz à effet de serre du CCN, basé sur les exigences de la norme ISO 14065, ISO 17029, et du document IAF MD 6.

3.19 Règlement

Document énonçant des règles obligatoires, établi par une autorité compétente.

3.20 Règlement technique

Règlement qui énonce des exigences techniques, soit directement, soit en faisant référence au contenu d'une norme, d'une spécification technique ou d'un code de pratique, ou en intégrant ce contenu. Un règlement technique peut être assorti d'indications techniques décrivant certains moyens à mettre en œuvre pour se conformer

aux exigences du règlement (c'est-à-dire une disposition réputée satisfaisante à ces exigences).

4. Exigences générales d'accréditation

Le cadre et la structure d'accréditation du CCN s'appuient sur les exigences d'évaluation de la conformité de la norme ISO/IEC 17011 pour les organismes accréditant des organismes d'évaluation de la conformité, ainsi que sur les exigences nécessaires pour assurer la conformité des organismes d'évaluation de la conformité aux normes internationales pertinentes. Ce cadre facilite donc la réalisation d'évaluations de la conformité et suscite la confiance des organismes munis de l'accréditation du CCN. L'accréditation est reconnue à l'échelle internationale et appliquée dans diverses économies et régions.

Le cadre du CORSIA de l'OACI, du *Règlement de l'aviation canadien* et d'autres exigences nationales (selon l'État ou le territoire) appuie les principaux éléments de mise en œuvre de CORSIA depuis 2018 et pour les années à venir.

Un organisme qui répond à toutes les exigences reçoit l'accréditation pour le CORSIA de l'OACI. Veuillez noter que l'organisme doit montrer sa conformité et réussir les activités d'évaluation du CCN. Pour en savoir davantage, veuillez consulter l'aperçu du Programme d'accréditation pour les gaz à effet de serre du CCN.

5. Exigences relatives aux ressources

Le personnel ou les membres de l'équipe d'un organisme doivent posséder l'expertise technique et la formation nécessaires à l'exécution du CORSIA de l'OACI et pouvoir montrer leur connaissance des exigences techniques et des exigences de vérification du CORSIA, conformément à la Section 4. Exigences générales d'accréditation.

6. Exigences relatives aux observations d'audits

L'accréditation nécessite une observation d'audit, car celle-ci permet de vérifier les compétences de l'organisme et sa capacité d'appliquer ses procédures.

Les accréditations initiales et les extensions de la portée sont subordonnées à une observation d'audit pour ce programme. Cette observation d'audit doit être lancée dans les six mois qui suivent la date de l'octroi de l'accréditation à l'organisme de validation et de vérification du CORSIA de l'OACI. Si aucune observation d'audit n'est programmée dans les six mois, l'organisme risque de voir son accréditation ou son extension de la portée annulée.

7. Exigences et lignes directrices

Note : À moins d'indication contraire, les exigences et les lignes directrices qui suivent sont directement alignées sur l'article correspondant des Normes et pratiques recommandées internationales, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA adoptées par le Conseil le 27 juin 2018 et entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2019, et les apports de l'examen périodique de la CORSIA en 2022 incorporés et adoptés par l'Assemblée pour les chapitres 1, 2, 3, 4, 5 et les annexes 1 à 6.

TABLEAU 1 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA		
Article	Titre	Lignes directrices
Chapitre 1 – Administration		
1.	Introduction.	Voir le chapitre 1 du Doc 9501, <i>Manuel technique environnemental, volume IV – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> . https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
14.1.1	Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions.	Note. – Deux ou plusieurs vols consécutifs effectués sous le même numéro de vol sont considérés comme des vols distincts aux fins du présent volume.
14.1.3. a	Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions.	Note 1. – Les indicatifs de l'OACI figurent dans le Doc 8585 – <i>Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques</i> .
14.1.3. a	Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions.	Note 2. – Le renvoi à la case 7 est fondé sur le modèle de formulaire de plan de vol de l'OACI qui figure à l'appendice 2 du Doc 4444 – <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien</i> .
14.1.3. c	Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions.	Note. – La figure A-1 du Supplément A illustre le processus d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions.

		https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
14.2.4	Attribution d'un exploitant d'avions à un État.	Note. – Les listes des indicatifs de l'OACI des États de notification figurent dans le Doc 8585 – <i>Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques</i> .
14.4.2	Tenue des enregistrements.	Recommandation. – Il est recommandé que l'exploitant d'avions tienne des enregistrements relatifs à ses émissions de CO ₂ 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.
14.6	Procédures équivalentes.	Note. – Des éléments indicatifs, y compris sur l'application de procédures équivalentes, sont fournis dans le <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501), <i>volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> .

TABLEAU 2 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Chapitre 2 – Surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions annuelles de CO₂ des exploitants d'avions		
2.	Modèles normalisés de plan de surveillance des émissions et de rapport de vérification.	Voir l'appendice 1 du Doc 9501, <i>Manuel technique environnemental, volume IV – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> . https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
2.1	Applicabilité des exigences de MRV.	Voir également au chapitre 1 les exigences administratives de l'État et de l'exploitant d'avions. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.1.2	Applicabilité des exigences de MRV.	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 – <i>Indicateurs d'emplacement</i> , qui contient une liste d'aérodromes et d'États auxquels ils sont attribués. Le <i>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)</i> contient également d'autres éléments indicatifs.
2.1.5	Applicabilité des exigences de MRV.	Recommandation. – Il est recommandé que, lorsque les émissions annuelles de CO ₂ des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1.1.2, d'un exploitant d'avions, se rapprochent du seuil tel qu'il est défini au paragraphe 2.1.1 et 2.1.3, l'exploitant

		<p>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 qui selon lui se rapprochent du seuil ou le dépassent. 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.</p> <p>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.</p> <p>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 point 1.1.2.</p> <p>https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx</p>
2.2.1.1	Admissibilité des méthodes de surveillance.	<p>Note. – Le <i>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)</i> contient d'autres éléments indicatifs sur l'admissibilité des méthodes de surveillance ainsi que sur les seuls correspondants et les paramètres connexes.</p>
2.2.1.2.4	Période 2019-2020.	<p>Recommandation. – Il est recommandé que l'exploitant d'avions utilise la même méthode de surveillance durant la</p>

		période 2019-2020 que celle qu'il prévoit utiliser durant la période 2021-2023, en tenant compte de ses émissions annuelles de CO ₂ prévues pour 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.
2.2.1.2.7	Période 2019-2020.	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. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.2.1.3.4	Période 2021-2035.	Remarques. – Voir la figure B-3 de l'annexe B pour un diagramme de processus sur l'admissibilité des méthodes de surveillance de la consommation de carburant au cours des périodes de conformité 2021-2035. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.2.2.8	Surveillance des émissions de CO ₂ .	Recommandation. – Dans les cas où l'exploitant d'avions qui remplit les conditions des points 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 point 2.1 près de la fin de l'année y, ou ne se rend pas compte qu'il remplit les conditions du point 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	Surveillance des émissions de CO ₂ .	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.
2.2.3.2	Calculs des émissions de CO ₂ provenant de l'usage de carburant d'aviation.	Note. – Le <i>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)</i> contient d'autres éléments indicatifs sur la masse volumique du carburant.
2.2.3.3	Calculs des émissions de CO ₂ provenant de l'usage de carburant d'aviation.	Note. – Aux fins du calcul des émissions de CO ₂ , la masse de carburant utilisé comprend l'ensemble des carburants d'aviation.
2.2.4.3	Surveillance des réclamations quant aux carburants admissibles 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

		<p>d'approvisionnement en carburant d'aviation (par exemple, pipelines, terminaux pétroliers, systèmes de stockage de carburant d'aérodromes). 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.</p> <p>Note 2. – Les réductions d'émissions résultant de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA sont calculées conformément à la partie 2, chapitre 3, paragraphe 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 (<i>L_{CEF}</i>) approuvée pour le carburant admissible CORSIA. Des informations sur les réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles 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, paragraphes 2.3.1 et 2.3.3.</p>
<p>2.3.1.4</p>	<p>Déclaration de l'exploitant d'avions.</p>	<p>Recommandation. – Il est recommandé que l'exploitant d'avions utilise le modèle de déclarations des émissions normalisé figurant à l'appendice 1 du <i>Manuel</i></p>

		<p><i>technique environnemental</i> (Doc 9501) volume IV – <i>Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i>, ou un modèle approuvé par l'État auquel il est attribué, aux fins de soumission de renseignements à l'État auquel il est attribué.</p> <p>https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/Templates.aspx</p>
2.3.1.6	Déclaration de l'exploitant d'avions.	<p>Note. – Dans l'application des paragraphes 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.</p>
2.3.3.4	Déclaration des carburants admissibles CORSIA.	<p>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</p>

		attribué déterminent le degré de souplesse éventuelle à appliquer quant à la soumission des déclarations.
2.4.1.2	Vérification annuelle de la déclaration des émissions d'un exploitant d'avions.	Recommandation. – Il est recommandé qu'avant d'entrer en contact avec l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions effectuer 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	Vérification annuelle de la déclaration des émissions d'un exploitant d'avions.	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. Remarques. 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 (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.
2.4.3.3	Vérification des carburants admissibles CORSIA.	Recommandation. – Lorsqu'une disposition régissant un audit est activée,

		<p>et qu'un audit de producteur de carburant est lancé, il est recommandé que l'exploitant d'avions en communique les résultats au producteur de carburant, afin 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.</p> <p>Note. – Les assurances de contrôle de la qualité des producteurs de carburants 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.</p>
2.4.3.4	Vérification des carburants admissibles CORSIA.	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

		<p>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 paragraphe 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 paragraphe 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.</p> <p>Note 2. – Le <i>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)</i> contient d'autres éléments indicatifs sur les données manquantes.</p>
--	--	--

TABLEAU 3 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Chapitre 3 – Exigences de compensation des émissions de CO₂ provenant de vols internationaux et réduction des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA		
3.	Exigences de compensation des émissions de CO ₂ provenant de vols internationaux et réduction des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA.	Voir le chapitre 3 du <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) volume IV – <i>Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> . https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
3.3.1	Réduction des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA.	Note 1. – Le coefficient $(1 - \frac{LCEF}{LC})$ est également appelé le facteur de réduction des émissions (<i>ERF_f</i>) d'un carburant admissible CORSIA. Note 2. – Pour chacun des carburants admissibles CORSIA utilisés aux fins de réclamation, la masse totale du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation durant l'année donnée sera multipliée par son facteur de réduction des émissions (<i>ERF_f</i>). Les quantités de chacun des carburants admissibles CORSIA sont ensuite additionnées.

TABLEAU 4 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Chapitre 4 – Unités d'émissions		
4.	Unités d'émissions.	Voir le chapitre 4 du <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) volume IV – <i>Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> . https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
4,0	Unités d'émissions.	Note. – Une unité d'émission représente une tonne métrique d'équivalent en dioxyde de carbone.
4.2.1	Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA.	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'émission 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 de la CCNUCC et de l'Accord de Paris. Les unités d'émissions découlant des programmes établis au titre de la 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 sur l'évitement du double comptage et sur les programmes traditionnels admissibles et le calendrier.
4.2.2	Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA.	Note. – On entend par « annulation » 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'unité d'émissions admissibles du CORSIA, de manière que cette unité d'émission ne puisse être utilisée plus d'une fois. La mesure est parfois appelée « retrait », « annulation », etc.
4.4.1.1	Vérification des rapports 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	Vérification des rapports d'annulation des unités d'émission	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.
4.4.2.1	Organisme de vérification et 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.

TABLEAU 5 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Appendice 1 – Procédures administratives		
2	Périodes de conformité et calendrier.	Note. – Le <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) <i>volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> contient d'autres informations et éléments indicatifs sur le calendrier de conformité avant le 1 ^{er} janvier 2019.
2.1	Procédures administratives. Période 2019-2020. Tableau A.1. Détails du calendrier de conformité pour la période 2019-2020.	1 ^{er} janvier 2020 au 31 mai 2020 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. 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	Procédures administratives. Période 2021-2023. Tableau A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021-2023.	1 ^{er} janvier 2021 au 31 mai 2021 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.
2.2	Procédures administratives. Période 2021-2023. Tableau A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021-2023.	1 ^{er} janvier 2022 au 30 avril 2022 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.
2.2	Procédures administratives.	1 ^{er} janvier 2023 au 30 avril 2023

	Période 2021-2023. Tableau A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021-2023.	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.
2.2	Procédures administratives. Période 2021-2023. Tableau A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021-2023.	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.
2.3	Procédures administratives. Période 2024-2026. Tableau A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024-2026.	1 ^{er} janvier 2024 au 30 avril 2024 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.
2.3	Procédures administratives. Période 2024-2026. Tableau A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024-2026.	1 ^{er} janvier 2025 au 30 avril 2025 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.
2.3	Procédures administratives. Période 2024-2026. Tableau A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024-2026.	1 janvier 2026 au 30 avril 2026 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.

TABLEAU 6 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Appendice 2 – Méthodes de surveillance de la consommation de carburant		
2.1	Introduction. Méthodes de surveillance de la consommation de carburant.	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.
2.2	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode A.	Note. – La figure C-1 illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant selon la Méthode A. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.2	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode A.	Note 1. – Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au paragraphe 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.
2.2	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode A.	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. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.2	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode A.	Note 3. – Il importe de noter que, pour assurer la complétude des données, il faut disposer non seulement des données produites durant le vol considéré (à savoir, vol N), mais aussi

		des 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 paragraphe 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 paragraphe 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	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode B.	Note. – La figure C-3 illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.3	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode B.	Note 1. – Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au paragraphe 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.
2.3	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode B.	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.

		https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.3	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Méthode B.	Note 3. – Il importe de noter que, pour assurer la complétude des données, il faut disposer non seulement des données produites durant le vol considéré (à savoir, vol N), mais aussi les données produites par le vol précédent (à savoir, vol N-1). Cela 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 paragraphe 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.
2.4	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. 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. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.5	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. 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. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.5	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Carburant embarqué.	Note. – Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au paragraphe 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2.
2.5	Méthode de surveillance de la consommation de carburant. Carburant embarqué.	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. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
2.6.1.3	Calcul des taux moyens de consommation de carburant.	Note 1. – Voir les exigences en valeurs de densité du carburant au paragraphe 2.2.3.1 du chapitre 2, partie 2. Note 2. – Les types d'avion sont indiqués dans le Doc 8643 – <i>Indicatifs de types d'aéronef</i> .
2.6.2.1	Calcul de la consommation de carburant pour des vols individuels.	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, et arrondi à un minimum de trois décimales.

TABLEAU 7 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Appendice 3 – Méthodes et outils d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂		
1	Méthodes et outils d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ . 1. Introduction.	<p>Note 1. – Les procédures décrites dans le présent appendice portent sur l'estimation des émissions de CO₂ produites par un exploitant d'avions visant à surveiller les émissions de CO₂ et à combler les manques de données. Les méthodes et outils sont représentatifs des pratiques établies les plus exactes.</p> <p>Note 2. – L'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI peut être tiré 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 se trouve sur le site Web du CORSIA de l'OACI. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/FORCCE.asp <u>x</u></p>
2.1	Utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI pour se conformer aux exigences de surveillance et de déclaration.	<p>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 <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) <i>volume IV – Procédures de démonstration de</i></p>

		<p><i>conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Ce soutien comprend les mesures suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/Templates.aspx</p>
<p>2.1.4</p>	<p>Utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI pour se conformer aux exigences de surveillance et de déclaration.</p>	<p>Note 1. – Les indicatifs OACI de types et de modèles d'aéronef figurent dans le Doc 8643 – <i>Indicatifs de types d'aéronef</i>.</p> <p>Note 2. – Les indicatifs d'aérodrome d'origine et d'aérodrome de destination figurent dans le Doc 7910 – <i>Indicateurs d'emplacement</i>.</p> <p>Note 3. – Le CERT du CORSIA de l'OACI calculera automatiquement la distance orthodromique à partir des données sur l'aérodrome d'origine et l'aérodrome de destination.</p>

TABLEAU 8 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Appendice 4 – Plans de surveillance des émissions		
2.	Contenu des plans de surveillance des émissions.	<p>Note. – Un modèle de plan de surveillance des émissions (de l'exploitant d'avions à l'État) est présenté à l'appendice 1 du <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) <i>volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i>.</p> <p>https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/Templates.aspx</p>
2.2	Données sur la flotte et l'exploitation.	<p>Note 1. – Les types d'avion figurent dans le Doc 8643 – <i>Indicatifs de types d'aéronef</i>.</p>
2.2	Données sur la flotte et l'exploitation.	<p>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'avions applicables.</p>
2.2. b	Données sur la flotte et l'exploitation.	<p>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.</p>
2.2.5	Données sur la flotte et l'exploitation.	<p>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 paragraphe 1.1.2 du chapitre 1, partie 2, dans la mesure où tous les vols (intérieurs et internationaux) effectués</p>

		durant l'année de déclaration sont saisis comme données d'entrée dans l'outil.
2.2.6	Données sur la flotte et l'exploitation.	Note. – L'exploitant d'avions qui utilise la fonction d'estimation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ (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	Données sur la flotte et l'exploitation.	Note. – L'exploitant d'avions utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ (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 paragraphe 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).
2.3.1.1 b	Méthodes et moyens de calculer les émissions moyennes durant la période 2019-2020.	Note. – Le <i>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)</i> , contient des orientations sur l'estimation des émissions de CO ₂ pour 2019.

TABLEAU 9 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Appendice 5 – Déclarations		
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.
2. Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État.	Note. – L'appendice 1 du <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) volume IV – <i>Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> contient un modèle de déclaration des émissions (soumise par un exploitant d'avions à un État). https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/Templates.aspx
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État. Champ 2 Détail des références du plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions.	Note. – Le cas échéant, l'État pourrait exiger une référence à la version mise à jour du plan de surveillance des émissions.
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions. Champ 3 Informations permettant d'identifier l'organisme de vérification et l'organisme national d'accréditation.	Note. – Le rapport de vérification doit être distinct de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État. Champ 6 Type et masse de carburant(s) utilisé(s).	Note 1. – Les totaux ci-dessus doivent inclure les carburants admissibles CORSIA. 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.
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État. Champ 8 Nombre total de vols internationaux durant la période de déclaration.	Note. – Total (somme des valeurs du Champ 9).
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État. Champ 12 Informations sur les avions.	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.
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État. Champ 14.e Réduction des émissions (total).	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 réduction des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant la période 2019-2020.
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État. Champ 15. Quantité totale d'émissions de CO ₂ .	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.
Tableau A5-1	Contenu de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions à l'État.	Note. – L'État peut élargir la liste pour y inclure des données supplémentaires ou plus détaillées des exploitants d'avions qui y sont enregistrés.
2. 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	Note. – L'appendice 1 du <i>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)</i> contient un modèle pour la

	carburants admissibles CORSIA.	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. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/Templates.aspx
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. Champ 6.a Carburant acheté.	Note. Champ 6a. – Si la quantité de carburant admissible CORSIA achetée ne constitue pas un lot entier.
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. Champ 6.c Carburant acheté.	Note. – Le champ 6.c est égal au total de tous les lots de carburant admissible CORSIA indiqués au champ 6.b.
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. Champ 9. Acheteur intermédiaire.	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.
Tableau A5-2	Informations supplémentaires à fournir avec la déclaration	Note. – Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 6.c. dans les cas où

	des émissions de l'exploitant d'avions s'il réclame des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA. Champ 14. Masse du carburant admissible CORSIA pur reçu (en tonnes).	une partie du (ou des) lot(s) seulement est reçue par le mélangeur (p. ex. en raison d'une vente à un acheteur intermédiaire).
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. Champ 17. Masse du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes).	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.
Tableau A5-7	Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par les exploitants d'avions aux États. Tableau A 5-7 Rapport d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'exploitant d'avions à l'État.	Note. – L'État peut élargir la liste pour y inclure des données supplémentaires ou plus détaillées des exploitants d'avions qui y sont enregistrés.

TABLEAU 10 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Appendice 6 – Vérification		
1.0	Introduction.	Note. – Les procédures indiquées dans le présent appendice portent sur les exigences de vérification au titre de la partie 2 du présent volume.
2.1	Organisme de vérification.	<p>Note. – Les documents ci-après devraient être utilisés comme références normatives pour donner des indications aux fins de l'application du présent volume :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>Manuel technique environnemental</i> (Doc 9501) volume IV – <i>Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</i> (CORSIA); b) Document de l'International Accreditation Forum (IAF) intitulé <i>Document d'exigences IAF relatif à l'application de l'ISO 14065:2013</i> (IAF MD6:2014);

TABLEAU 11 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Supplément A – Procédures d'attribution		
Figure A-1	Procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions.	Voir la figure A-1 du supplément A des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure A-2	Procédure d'attribution d'un exploitant d'avions à un État.	Voir la figure A-2 du supplément A des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA

TABLEAU 12 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
Supplément B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux		
Figure B-1	Détermination de l'applicabilité du chapitre 2, partie 2 aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis dans le paragraphe 1.1.2 du chapitre 1, partie 2 (pour les exigences de MRV).	Voir la figure B– 1 du supplément B des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure B-2	Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020.	Voir la figure B– 2 du supplément B des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure B-3	Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité (2021-2035).	Voir la figure B-3 du supplément B des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA

TABLEAU 13 : Normes et pratiques recommandées, Protection de l'environnement – annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, volume IV – CORSIA

Article	Titre	Lignes directrices
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.	Voir la figure C-1 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-2	Collecte des données requises pour appliquer la Méthode A avec la quantité de carburant embarquée fournie par le fournisseur de carburant.	Voir la figure C-2 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-3	Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B.	Voir la figure C-3 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-4	Collecte des données requises pour appliquer la Méthode B avec la quantité de carburant embarquée (procédure manuelle).	Voir la figure C-4 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-5	Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode cale à cale.	Voir la figure C-5 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-6	Collecte des données requises pour appliquer la Méthode cale à cale.	Voir la figure C-6 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-7	Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode de calcul de la quantité de carburant embarquée.	Voir la figure C-7 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA
Figure C-8	Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale.	Voir la figure C-8 du supplément C des SARP. https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA

Historique des révisions

VERSION	DESCRIPTION DES CHANGEMENTS	DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR
1	Version originale	2020-04-09
2	Renouvelé, approuvé	2021-03-19
3	Document mis à jour pour être conformes à la nouvelle version de l'OACI/CORSIA.	2024-07-30

- Fin du document -