REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 8

AERODROMES

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
REGIME DE COMPENSATION
ET DE REDUCTION DE CARBONE
POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)
(RAG 8.3)

1ère édition

Avril 2019

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Zone aéroportuaire - Rond-Point Jardins de Jade
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 8

AERODROMES

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
REGIME DE COMPENSATION
ET DE REDUCTION DE CARBONE
POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)
(RAG 8.3)

1ère édition

mai 2019

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Zone aéroportuaire – Boulevard HASSAN II
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE GABONAISE
UNION – TRAVAIL – JUSTICE

Visa DJ-JD:

DECISION n°031/2019/ANAC/DG/DJ

PORTANT ADOPTION DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS
RELATIF A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
REGIME DE COMPENSATION ET DE REDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
(CORSIA)
EN ABREGE RAG 8.3

Le Directeur général ;

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République gabonaise, le 18 janvier 1962 ;

Vu le Traité de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), révisée à Yaoundé, au Cameroun, le 25 juin 2008, ensemble les actes additionnels subséquents ;

Vu le Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC, adopté par le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 ;

Vu la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les Statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, adoptés par le Décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013 ;

Vu l'Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté n°000017/MTL/ANAC du 21 décembre 2018, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0, adopté par la Décision n°094/2017/ANAC/DG/DJ du 27 novembre 2017, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les nécessités de service ;

DÉCIDE

Article 1er : Objet

La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°000017/MTL/ANAC du 21 décembre 2018 susvisé, porte adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la protection de l'environnement - Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation civile internationale (CORSIA), en abrégé RAG 8.3.

Article 2 : Adoption

Est adopté, le Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la protection de l'environnement - Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation civile internationale (CORSIA).

Article 3 : Champ d'application

Le RAG 8.3 est la transposition de l'Annexe 16 - Volume IV de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et comprend 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).

Article 4 : Entrée en vigueur

La présente décision, qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, publiée au Journal Officiel et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 30 avril 2019

Arthur NKOUMOU DELAUNAY

Validation du document

	Nom	Fonction/ structure	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	Edmond HOCKE NGUEMA BITEGHE	DG-QM	05.4.19	
	Larissa Pamela DIANGA NZENGUE	DA-AE	05/04/2019	
Vérification	Gregue NGUELE	DJ-JR	23/04/2019	
	Samuel SAMBA	DA-AD	25/04/2019	
	Rahim Jhan NGUIMBI	DJ-JD	25/04/2019	
Validation	Eric Thibault MOUSSOUAMI MOUSSIROU	DG-DA	26.04.2019	
Qualité	Edmond HOCKE NGUEMA BITEGHE	DG-QM	26.04.19	
Approbation	A. NKOUMOU DELAUNAY	DG-DD	29/04/19	

Inscription des amendements et des rectificatifs

Amendements			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	par

Historique des amendements

Ed.	Amend	Origine	Objet	Dates : - Adoption - Entrée en vigueur - application
1	0		Transposition 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)	– 29 avril 2019 – 29 avril 2019 – 31 mai 2019
				–
				–

LISTE DES REFERENCES

Décret n°0937/PR/MESRITRIC du 06 octobre 2000 réglementant les procédures d'élaboration, d'adoption, de promulgation et de publication des textes législatifs et réglementaires ;

PUBLICATIONS DE L'ANAC

- Arrêté n°000017/MTL/ANAC du 21 décembre 2018, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;
- Décision n°094/2017/ANAC/DG/DJ du 27 novembre 2017, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux Généralités, en abrégé RAG 0, ensemble les textes modificatifs subséquents.

PUBLICATIONS DE L'OACI

Convention relative à l'aviation Civile Internationale (DOC 7300)

Annexes

Annexe 16 — Protection de l'Environnement Volume IV, première édition, octobre 2018

Table des matières

Validation du document 1

Inscription des amendements et des rectificatifs 2

Historique des amendements 3

LISTE DES REFERENCES 4
- PUBLICATIONS DE L'ANAC 4
- PUBLICATIONS DE L'OACI 4

Table des matières 5

8.3.1 DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS 7
- 8.3.1.1 DEFINITIONS 7
- 8.3.1.2 ABREVIATIONS ET UNITES 8

8.3.2 RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) 9
- 8.3.2.1 ADMINISTRATION 9
  - *8.3.2.1.1 Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions* 9
  - *8.3.2.1.2 Attribution d'un exploitant d'avions à un État* 9
  - *8.3.2.1.3 État* 10
  - *8.3.2.1.4 Tenue des enregistrements* 10
  - *8.3.2.1.5 Périodes de conformité et calendrier* 11
  - *8.3.2.1.6 Procédures équivalentes* 11
- 8.3.2.2 SURVEILLANCE, DECLARATION ET VERIFICATION (MRV) DES EMISSIONS ANNUELLES DE CO2 DES EXPLOITANTS D'AVIONS 12
  - *8.3.2.2.1 Applicabilité des exigences de MRV* 12
  - *8.3.2.2.2 Surveillance des émissions de CO2* 12
  - *8.3.2.2.3 Déclaration des émissions de CO2* 15
  - *8.3.2.2.4 Vérification des émissions de CO2* 17
  - *8.3.2.2.5 Données manquantes* 18
  - *8.3.2.2.6 Correction des erreurs dans les déclarations des émissions* 19
- 8.3.2.3 EXIGENCES DE COMPENSATION DES EMISSIONS DE CO2 PROVENANT DE VOLS INTERNATIONAUX ET REDUCTION DES EMISSIONS PAR L'UTILISATIONDE CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA 20
  - *8.3.2.3.1 Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO2* 20
  - *8.3.2.3.2 Exigences de compensation des émissions de CO2* 20
  - *8.3.2.3.3 Réduction des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA* 22
  - *8.3.2.3.4 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* 22
- 8.3.2.4 UNITES D'EMISSIONS 24
  - *8.3.2.4.1 Applicabilité des unités d'émissions* 24
  - *8.3.2.4.2 Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA.* 24
  - *8.3.2.4.3 Rapport d'annulation d'unités d'émissions* 24
  - *8.3.2.4.4 Vérification des rapports d'annulation d'unités d'émissions* 25

APPENDICES 26
- APPENDICE 1 : PROCEDURES ADMINISTRATIVES 26
  - *1 Introduction* 26
  - *2 Périodes de conformité et calendrier* 26
- APPENDICE 2 : METHODES DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT 42
  - *1 Introduction* 42
  - *2 Méthodes de surveillance de la consommation de carburant* 42
- APPENDICE 3 : METHODES ET OUTILS D'ESTIMATION ET DE DECLARATION DES EMISSIONS DE CO2 47
  - *1. Introduction* 47
  - *2. Outil OACI d'estimation et de déclaration des émissions de CO2 (CERT) du CORSIA* 47

APPENDICE 4. PLANS DE SURVEILLANCE DES EMISSIONS 49
1. Introduction 49
2. Contenu des plans de surveillance des émissions 49
APPENDICE 5. DECLARATION 53
1. Introduction 53
2. Contenu des déclarations des émissions soumises par les exploitants d'avions à l'ANAC 53
3. Contenu des déclarations des émissions soumises par l'Autorité à l'OACI 56
4. Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par les exploitants d'avions à l'ANAC 58
5. Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'ANAC à l'OACI 60
APPENDICE 6. VERIFICATION 61
1. Introduction 61
2. Organisme de vérification 61
3. Vérification des déclarations des émissions et des rapports d'annulation d'unités d'émissions 64

SUPPLÉMENTS 68
SUPPLÉMENT A — PROCEDURES D'ATTRIBUTION 68
Figure A-1. Procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions 68
Figure A-2. Procédure d'attribution d'un exploitant d'avions à un État 69
SUPPLÉMENT B — APPLICABILITE DES EXIGENCES DE MRV AUX VOLS INTERNATIONAUX 70
Figure B-2. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020 71
Figure B-3. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité (2021-2035) 72
SUPPLÉMENT C — PROCEDURES DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT 73
Figure C-1. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode A 73
Figure C-2. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode A avec la quantité de carburant embarquée fournie par le fournisseur de carburant 74
Figure C-3. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B 75
Figure C-4. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode B avec la quantité de carburant embarquée (procédure manuelle) 76
Figure C-5. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode cale à cale 77
Figure C-6. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode cale à cale 78
Figure C-7. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode de calcul de la quantité de carburant embarquée 79
Figure C-8. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale 80

8.3.1 DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

8.3.1.1 Définitions

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

(1) ***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.

(2) ***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.

(3) ***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.

(4) ***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.

(5) ***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.

(6) ***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.

(7) ***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.

(8) ***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.

(9) ***Exploitant.*** Personne, organisation ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs avions.

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

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

(12) ***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.

(13) ***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 indépendante accréditée.

(14) ***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.

(15) ***Paire d'aérodromes.*** Groupe de deux aérodromes composé d'un aérodrome de départ et d'un aérodrome d'arrivée.

(16) ***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.

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

(18) ***Période de déclaration.*** Période commençant le 1er 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).

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

(20) ***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.

(21) ***Procédé de transformation.*** Type de technologie utilisée pour transformer une matière première en carburant d'aviation alternatif.

(22) ***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.

(23) ***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.

(24) ***Rapport de vérification.*** Document rédigé par l'organisme de vérification, contenant l'avis de vérification et les renseignements de soutien requis.

(25) ***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.

8.3.1.2 Abréviations et unités

Dans le présent règlement, abréviations suivantes ont la signification indiquée ci-après :

Abréviations

ACARS Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu

AOC ou PEA Permis d'exploitation aérienne

ANAC Agence Nationale de l'Aviation Civile

CEI Commission électrotechnique internationale

CERT Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO2

CO2 Dioxyde de carbone

CO2e 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

OACI Organisation de l'aviation civile internationale

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 règlement.

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

Quantité spécifique	*Unité*	*Symbole*	*Définition (en termes d'unités SI)*
Masse	tonne	t	1 t = 103 kg
Temps	heure	h	1 h = 60 min = 3 600 s
Volume	litre	L	1 L = 1 dm3 = 10−3 m3

8.3.2 RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)

8.3.2.1 ADMINISTRATION

Les dispositions 8.3.2.1.1 à 8.3.2.1.6 s'appliquent aux classifications définies dans le présent règlement. (Voir également l'appendice 1 pour d'autres renseignements sur les procédures administratives).

8.3.2.1.1 Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions

8.3.2.1.1.1 L'exploitant d'avions doit identifier les vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 8.3.2.1.1.2 et 8.3.2.2.1, qui lui sont attribués selon la méthode décrite aux § 8.3.2.1.1.2 et 8.3.2.1.1.3.

Note 1.— Deux ou plusieurs vols consécutifs effectués sous le même numéro de vol sont considérés comme des vols distincts aux fins du présent volume.

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

8.3.2.1.1.3 L'attribution d'un vol international particulier à un exploitant d'avions est 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 § 8.3.2.1.1.3, 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.

8.3.2.1.1.4 À la demande de l'État dans lequel l'avion est immatriculé, les propriétaires d'avions identifiés selon la méthode décrite au § 8.3.2.1.1.3, alinéa c), doivent fournir tous les renseignements nécessaires à l'identification du véritable exploitant d'avions assurant le vol.

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

8.3.2.1.1.6 L'ANAC veille à l'attribution correcte d'un vol international effectué au départ d'un aérodrome situé sur le territoire de la République Gabonaise à un exploitant d'avions, selon la méthode indiquée au § 8.3.2.1.1.3 et effectue les vérifications d'ordre de grandeur requises pour assurer que les données communiquées sont complètes, comme il est décrit au § 8.3.2.2.4.1.5.

8.3.2.1.2 Attribution d'un exploitant d'avions à un État

8.3.2.1.2.1 L'exploitant d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis aux § 8.3.2.1.1.2 et 8.3.2.2.1, qui lui sont attribués, doit identifier l'État auquel il est attribué selon la méthode décrite au § 8.3.2.1.2.4.

8.3.2.1.2.2 L'ANAC veille à ce qu'un exploitant d'avions soit correctement attribué à la République Gabonaise selon la méthode décrite au § 8.3.2.1.2.4.

8.3.2.1.2.3 L'ANAC 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 § 8.3.2.1.2.2.

8.3.2.1.2.4 L'exploitant d'avions attribué à la République Gabonaise, doit s'acquitter de ses obligations aux termes du présent règlement, s'il remplit au moins un des critères suivants :

a) **Indicatif OACI** : Lorsque l'exploitant d'avions dispose d'un indicatif OACI notifié par l'Autorité ;

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 valide émis par l'Autorité ;

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, mais qu'il est inscrit au Gabon en tant que personne morale ou en tant que personne physique résident et enregistré au Gabon.

8.3.2.1.2.5 Si l'exploitant d'avions change d'indicatif OACI, de permis d'exploitation aérienne 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 doit s'acquitter de ses obligations aux termes du présent règlement auprès de ce nouvel État dès le début de la période de conformité suivante.

8.3.2.1.2.6 L'exploitant d'avions disposant d'une filiale en propriété exclusive enregistrée aussi légalement au Gabon peut être traité comme un exploitant d'avions consolidé unique responsable de la conformité aux dispositions du présent règlement, sous réserve d'approbation de l'ANAC. Des preuves doivent être fournies dans le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions pour démontrer que la filiale est en propriété exclusive.

8.3.2.1.2.7 L'ANAC soumet à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, 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'ANAC 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.

8.3.2.1.3 État

8.3.2.1.3.1 L'ANAC approuve 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 règlement.

8.3.2.1.3.2 (Réservé)

8.3.2.1.3.3 (Réservé)

8.3.2.1.3.4 (Réservé)

8.3.2.1.3.5 (Réservé)

8.3.2.1.3.6 (Réservé)

8.3.2.1.3.7 L'ANAC soumet à l'OACI la liste des organismes de vérification accrédités par l'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'ANAC peut soumettre plus fréquemment à l'OACI des mises à jour de cette liste.

8.3.2.1.4 Tenue des enregistrements

8.3.2.1.4.1 L'exploitant d'avions doit tenir, pendant une période de 10 ans, des enregistrements démontrant la conformité aux exigences des Chapitres 8.3.2.2, 8.3.2.3 et 8.3.2.4 du présent règlement.

8.3.2.1.4.2 L'exploitant d'avions doit tenir 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'Autorité durant les périodes de conformité 2030-2035.

8.3.2.1.4.3 L'ANAC tient des enregistrements relatifs aux émissions de CO_2 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.

8.3.2.1.5 Périodes de conformité et calendrier

L'ANAC et les exploitants d'avions se conforment aux normes des Chapitres 8.3.2.2, 8.3.2.3 et 8.3.2.4 du présent règlement, comme le prévoit le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1.

8.3.2.1.6 Procédures équivalentes

L'application de procédures équivalentes par un exploitant attribué au Gabon en 8.3.2.1.2, au lieu des procédures spécifiées dans le présent règlement, doit être approuvée par l'ANAC. A cet effet, l'exploitant doit démontrer que les procédures équivalentes satisfont aux prescriptions du présent règlement.

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).

8.3.2.2 SURVEILLANCE, DECLARATION ET VERIFICATION (MRV) DES EMISSIONS ANNUELLES DE CO_2 DES EXPLOITANTS D'AVIONS

8.3.2.2.1 Applicabilité des exigences de MRV

Note. — Voir également au Chapitre 8.3.2.1 les exigences administratives de l'État et de l'exploitant d'avions.

8.3.2.2.1.1 Les exigences du présent chapitre s'appliquent 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 § 8.3.2.1.1.2, à partir du 1er janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

8.3.2.2.1.2. Pour déterminer si un vol est international ou intérieur, l'exploitant d'avions et l'ANAC peuvent utiliser, aux fins du présent règlement, 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 du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) contient également d'autres éléments indicatifs.

8.3.2.2.1.3. Les exigences du présent chapitre ne s'appliquent pas aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, 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'ANAC.

8.3.2.2.1.4. Les exigences du présent chapitre s'appliquent à un exploitant d'avions nouveau venu à compter de l'année durant laquelle il remplit les critères du 8.3.2.2.1.1 et du 8.3.2.2.1.3.

8.3.2.2.1.5. Lorsque les émissions annuelles de CO2 des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, d'un exploitant d'avions attribué au Gabon, se rapprochent du seuil, tel qu'il est défini au 8.3.2.2.1.1 et au 8.3.2.2.1.3, l'exploitant doit prendre contact avec l'ANAC pour demander des instructions. De même, l'ANAC assure la surveillance des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon et prend contact avec ceux qu'Elle 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'ANAC.

Note. - Voir à la Figure B-1 du supplément B le diagramme de la procédure de détermination de l'applicabilité du chapitre 8.3.2.2 aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2.

8.3.2.2.2 Surveillance des émissions de CO2

8.3.2.2.2.1 Admissibilité des méthodes de surveillance

8.3.2.2.2.1.1. L'exploitant d'avions, attribué au Gabon, doit surveiller et enregistrer sa consommation de carburant pour des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, conformément à une méthode de surveillance admissible, telle qu'elle est définie au 8.3.2.2.2.1.2 et au 8.3.2.2.2.1.3, et approuvée par l'ANAC. Une fois le plan de surveillance des émissions approuvé, l'exploitant d'avions applique 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 (CORSIA) contient d'autres éléments indicatifs sur l'admissibilité des méthodes de surveillance ainsi que sur les seuils correspondants et les paramètres connexes.

8.3.2.2.2.1.2. Période 2019-2020

8.3.2.2.2.1.2.1. L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, sont égales ou supérieures à 500 000 tonnes, doit appliquer une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'appendice 2.

8.3.2.2.2.1.2.2. L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, sont inférieures à 500 000 tonnes doit, soit

appliquer une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, soit utiliser 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.

8.3.2.2.2.1.2.3. Si les émissions annuelles de CO2 provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, dépassent le seuil de 500 000 tonnes en 2019, l'ANAC peut permettre à l'exploitant d'avions, à sa discrétion, de continuer à utiliser en 2020 la même méthode de surveillance choisie conformément aux dispositions du 8.3.2.2.2.1.2.2.

8.3.2.2.2.1.2.4. L'exploitant d'avions doit utiliser 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 de CO2 prévues durant la période 2021-2023. Si l'exploitant d'avions envisage de changer de méthode de surveillance, il soumettra un plan révisé de surveillance des émissions avant le 30 septembre 2020 pour pouvoir appliquer la nouvelle méthode de surveillance à compter du 1er janvier 2021.

8.3.2.2.2.1.2.5. Si, au 1er janvier 2019, l'exploitant d'avions, attribué au Gabon, ne dispose pas de plan de surveillance des émissions approuvé, il surveille et enregistre 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'ANAC.

8.3.2.2.2.1.2.6. Si le plan de surveillance des émissions d'un exploitant d'avions attribué au Gabon, tel qu'il est défini au 8.3.2.2.2.2, est considéré comme incomplet et/ou incompatible avec la méthode admissible de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'appendice 2, l'ANAC approuve 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.

8.3.2.2.2.1.2.7. Si l'exploitant d'avions, attribué au Gabon, 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'ANAC 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 décembre2019.

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.

8.3.2.2.2.1.3. Période 2021-2035

8.3.2.2.2.1.3.1. 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 au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.3.1, sont égales ou supérieures à 50 000 tonnes, doit utiliser 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 au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, non sujets à des exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au 8.3.2.3.1, l'exploitant d'avions doit utiliser soit une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'appendice 2, soit l'outil d'estimation et de déclarations des émissions de CO2 (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'appendice 3.

8.3.2.2.2.1.3.2. 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 au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.3.1, sont inférieures à 500 000 tonnes doit, soit appliquer une méthode de surveillance de la consommation de carburant, soit utiliser 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.

8.3.2.2.2.1.3.3. 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 au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.3.1, 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 soumet un plan actualisé de surveillance des émissions avant le 30 septembre de l'année (y+2). À compter du 1er janvier de l'année (y+3), l'exploitant d'avions passe à une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'appendice 2.

8.3.2.2.2.1.3.4. Si les émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux de l'exploitant d'avions sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.3.1, 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 1er janvier de l'année (y+3). Si l'exploitant d'avions décide de changer de méthode de surveillance, il doit soumettre 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 de 2021-2035 à la Figure B-3 du Supplément B.

8.3.2.2.2.2 Plan de surveillance des émissions

8.3.2.2.2.2.1. L'exploitant d'avions, attribué au Gabon, doit soumettre à l'approbation de l'ANAC un plan de surveillance des émissions, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. Le plan de surveillance des émissions doit contenir les renseignements indiqués à l'appendice 4.

8.3.2.2.2.2.2. Un exploitant d'avions nouveau venu, attribué au Gabon, doit soumettre à l'ANAC, un plan de surveillance des émissions dans les trois (03) mois qui suivent la date à laquelle il remplit les critères décrits au 8.3.2.2.1.

8.3.2.2.2.2.3. L'exploitant d'avions attribué au Gabon doit soumettre de nouveau à l'approbation de l'ANAC, 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'ANAC de déterminer si la méthode de surveillance de l'exploitant d'avions est conforme aux exigences).

8.3.2.2.2.2.4. L'exploitant d'avions attribué au Gabon doit aviser également l'ANAC, de tout changement qui pourrait avoir une incidence sur la supervision de l'ANAC (comme par exemple, changement de la désignation sociale ou de l'adresse), même si les modifications ne sont pas considérées comme significatives.

8.3.2.2.2.2.5. Si le plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions, attribué au Gabon, est considéré comme incomplet et/ou incompatible avec les exigences régissant les plans de surveillance des émissions définies à l'appendice 4, l'ANAC entre 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.

8.3.2.2.2.3 Calculs des émissions de CO_2 provenant de l'usage de carburant d'aviation

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

8.3.2.2.2.3.2. L'exploitant d'avions doit enregistrer 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 doit être 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.

8.3.2.2.2.3.3. L'exploitant d'avions appliquant une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont définies à l'appendice 2, doit déterminer la quantité d'émissions de CO_2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, en utilisant la formule suivante :

$$CO_2 = \sum_j M_f * FCF_f$$

où :

CO_2 = Emissions de CO_2 (en tonnes) ;

M_f = Masse de carburant f utilisé (en tonnes)

FCF_f = Facteur de conversion du carburant f donné, égal à 3,16 (en kg de CO_2/kg de carburant) pour le carburant Jet-A/Jet-A1, et à 3,10 (en kg de CO_2/kg de carburant) pour le carburant AvGas ou Jet-B.

Note.- Aux fins du calcul des émissions de CO_2, la masse de carburant utilisé comprend l'ensemble des carburants d'aviation.

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

8.3.2.2.2.4.1. L'exploitant d'avions qui envisage de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA doit 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.

8.3.2.2.2.4.2. L'exploitant d'avions qui envisage de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA ne doit 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.

8.3.2.2.2.4.3. 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 n'est alors pas considéré comme un carburant admissible CORSIA.

8.3.2.2.3 Déclaration des émissions de CO_2

8.3.2.2.3.1 Déclaration de l'exploitant d'avions

8.3.2.2.3.1.1. L'exploitant d'avions attribué au Gabon doit soumettre à l'ANAC, une copie de la déclaration des émissions vérifiée, aux fins d'approbation, ainsi qu'une copie du rapport de vérification connexe, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

8.3.2.2.3.1.2. L'L'ANAC décide du niveau d'agrégation (c'est-à-dire, paire d'États ou paire d'aérodromes) selon lequel un exploitant d'avions attribué au Gabon, lui rend compte du nombre de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 (voir Tableau A5-1, champ 7), et des émissions de CO_2 (voir Tableau A5-1, champ 8). L'ANAC informe l'exploitant d'avions qui est attribué au Gabon, si, dans sa déclaration des émissions, les champs 7 et 8 sont au niveau de paire d'États ou de paire d'aérodromes, durant le processus d'approbation du plan de surveillance des émissions.

8.3.2.2.3.1.3. La déclaration des émissions doit contenir 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 CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI n'a pas à remplir le champ 5.

8.3.2.2.3.1.4. L'exploitant d'avions attribué au Gabon peut utiliser le modèle de déclaration des émissions normalisée 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 du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ou un modèle approuvé par l'Autorité, aux fins de soumission de renseignements à celle-ci.

8.3.2.2.3.1.5. Lorsque l'exploitant d'avions doit soumettre des déclarations récapitulatives des émissions de CO_2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, 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.

8.3.2.2.3.1.6. Dans les cas particuliers où l'exploitant attribué au Gabon 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'ANAC que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'avions, tel qu'il est défini au 8.3.2.3.2, en indiquant les raisons pour lesquelles une telle publication serait préjudiciable à ses intérêts commerciaux. L'ANAC déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

Note. - Dans l'application de 8.3.2.2.3.1.6 et/ou de 8.3.2.2.3.1.7, les émissions annuelles de CO_2 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.

8.3.2.2.3.1.7. 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 l'ANAC 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'ANAC déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

8.3.2.2.3.2 Déclaration de l'ANAC

8.3.2.2.3.2.1. L'ANAC calcule la quantité totale annuelle moyenne d'émissions de CO_2 de chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon durant la période 2019-2020 et il les en informe, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

8.3.2.2.3.2.2. L'ANAC soumet 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.

8.3.2.2.3.2.3. L'ANAC informe l'OACI de toutes données communiquées considérées confidentielles, conformément aux dispositions prévues au 8.3.2.2.3.1.6 et au 8.3.2.2.3.1.7.

8.3.2.2.3.2.4. Toutes les données d'un exploitant d'avions qui sont considérées confidentielles conformément aux dispositions prévues au 8.3.2.2.3.1.6 et au 8.3.2.2.3.1.7, sont 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.

8.3.2.2.3.3 Déclaration des carburants admissibles CORSIA

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

8.3.2.2.3.3.2. L'exploitant d'avions doit soumettre 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 CO_2 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 carburant admissibles CORSIA au titre d'autres programmes.

8.3.2.2.3.3.3. Pour réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA dans sa déclaration des émissions, l'exploitant d'avions doit communiquer 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 doivent porter sur tout le processus jusqu'au point de mélange et comprendre les renseignements reçus du producteur de carburant pur (non mélangé) et celles du mélangeur de carburants.

8.3.2.2.3.3.4. (Réservé).

8.3.2.2.3.3.5. 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 doit fournir 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 8.3.2.3.

8.3.2.2.4 Vérification des émissions de CO2

8.3.2.2.4.1 Vérification annuelle de la déclaration des émissions d'un exploitant d'avions

8.3.2.2.4.1.1. L'exploitant d'avions doit recruter un organisme de vérification pour effectuer la vérification de sa déclaration annuelle des émissions.

Note.- L'organisme de vérification est l'un de ceux qui sont énumérés dans la liste des organismes de vérification accrédités dans les États, figurant dans le document OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

8.3.2.2.4.1.2. L'exploitant d'avions doit effectuer 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.

8.3.2.2.4.1.3. Un organisme de vérification doit effectuer la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2006 (intitulé « Gaz à effet de serre – Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre »), ainsi qu'aux dispositions pertinentes de la section 3 de l'appendice 6.

8.3.2.2.4.1.4. À la suite de la vérification de la déclaration des émissions par l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions attribué au Gabon et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, doivent soumettre respectivement et de façon indépendante à l'ANAC, 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.

8.3.2.2.4.1.5. L'ANAC effectue 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.

8.3.2.2.4.1.6. 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, le Gabon partage, 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.

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 8.3.2.1.1.2, par paire d'aérodromes ou paire d'États, ainsi que des données sur l'avion et ses émissions.

8.3.2.2.4.1.7. L'ANAC informe les exploitants d'avions visés des demandes de partage de données soumises. À moins d'accord avec d'autres États, ces renseignements ne seront pas divulgués à de tierces parties.

8.3.2.2.4.1.8. (Réservé).

8.3.2.2.4.1.9. Sur réception d'une demande d'information, l'ANAC indique le nom de l'organisme de vérification retenu pour vérifier chaque déclaration des émissions.

8.3.2.2.4.1.10. L'ANAC avise les exploitants d'avions concernés de toute demande de divulgation d'information.

8.3.2.2.4.2 Organisme de vérification et organisme national d'accréditation

8.3.2.2.4.2.1. Pour qu'il soit admissible à vérifier la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions, un organisme de vérification doit être accrédité selon la norme ISO 14065:2013 (intitulé « Gaz à effet de serre – Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en

vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance », document publié en 2013-04.) et les dispositions pertinentes de la section 2 de l'appendice 6 par un organisme national d'accréditation.

Note.— Un exploitant d'avions attribué au Gabon 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 la République Gabonaise.

8.3.2.2.4.2.2. Un organisme national d'accréditation doit fonctionner conformément à la norme ISO/IEC 17011 (intitulé « Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité »).

8.3.2.2.4.3 Vérification des carburants admissibles CORSIA

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

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

8.3.2.2.4.3.3. Lorsqu'une disposition régissant un audit est activée, et qu'un audit du producteur de carburant est lancé, l'exploitant d'avions doit en communiquer 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 Règlement.

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 l'ANAC peuvent décider d'effectuer des audits indépendants des dossiers de production du producteur de carburant admissible CORSIA pour obtenir une assurance supplémentaire.

8.3.2.2.4.3.4 Les mesures de contrôle des achats de carburant admissible CORSIA doivent viser 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.

8.3.2.2.5 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 § 8.3.2.2.2.1.1. 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.

8.3.2.2.5.1 Exploitant d'avions

8.3.2.2.5.1.1. L'exploitant d'avions qui applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'appendice 2, doit combler le manque de données en utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (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 au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1 ;

b) Période 2021-2035 : 5 % des vols internationaux soumis aux exigences de compensation, tels qu'ils sont décrits respectivement au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.3.1.

8.3.2.2.5.1.2. L'exploitant d'avions doit corriger 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.

8.3.2.2.5.1.3. Si l'exploitant d'avions constate que les données manquantes et les failles du système dépassent le seuil décrit en 8.3.2.2.5.1.1, il doit prendre contact avec l'ANAC afin de prendre les mesures correctives nécessaires.

8.3.2.2.5.1.4. Si le seuil est dépassé, l'exploitant d'avions, attribué au Gabon, doit indiquer le pourcentage de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, pour la période 2019-2020, ou de vols soumis aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au 8.3.2.3.1, pour la période 2021-2035, pour lesquels des données sont manquantes, et il doit fournir une explication dans sa déclaration annuelle des émissions à l'ANAC.

8.3.2.2.5.1.5. L'exploitant d'avions doit combler tous les manques de données, et corrige les erreurs systématiques et les écarts, avant de soumettre sa déclaration des émissions.

8.3.2.2.5.2 ANAC

8.3.2.2.5.2.1. Si l'exploitant d'avions, attribué au Gabon, ne fournit pas de déclaration annuelle des émissions conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1, l'ANAC communiquera avec lui pour obtenir les informations nécessaires. Si cette démarche ne donne pas de résultat, l'ANAC estimera les quantités d'émissions annuelles de l'exploitant d'avions, en utilisant les meilleurs outils et informations à sa disposition, tels que l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'appendice 3.

8.3.2.2.5.2.2. Si l'ANAC 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 CO_2 durant une année donnée ainsi que le facteur de croissance sectorielle, tel qu'il est défini au chapitre 3.

8.3.2.2.6 Correction des erreurs dans les déclarations des émissions

8.3.2.2.6.1. Si une erreur est constatée dans les déclarations des émissions de l'exploitant d'avions par l'ANAC, par l'organisme de vérification ou par l'exploitant d'avions après que la déclaration des émissions de CO_2 a été soumise à l'OACI selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1, l'ANAC mettra à jour les quantités d'émissions de CO_2 communiquées pour corriger cette erreur. L'ANAC analysera les incidences concernant les exigences de conformité de l'exploitant d'avions des années antérieures et, s'il y a lieu, elle apportera les modifications requises pour compenser l'erreur, durant la période de conformité où l'erreur a été détectée.

8.3.2.2.6.2. L'ANAC avise l'OACI d'une erreur constatée dans la déclaration des émissions de CO_2 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 CO_2 ni au facteur de croissance sectorielle (SGF), tel qu'il est défini au chapitre 8.3.2.3, à la suite de la correction d'une erreur dans les déclarations des émissions.

8.3.2.3 EXIGENCES DE COMPENSATION DES EMISSIONS DE CO_2 PROVENANT DE VOLS INTERNATIONAUX ET REDUCTION DES EMISSIONS PAR L'UTILISATIONDE CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA

8.3.2.3.1 Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO2

8.3.2.3.1.1. Du 1er 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 au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, 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 8.3.2.3 », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

8.3.2.3.1.2. Les exigences du présent chapitre ne s'appliqueront pas aux exploitants d'avions nouveaux entrants pour les trois premières années d'exploitation, à partir de l'année où ils sont conformes aux dispositions du 8.3.2.2.1.1 au 8.3.2.2.1.3, ou jusqu'à ce qu'ils produisent des quantités annuelles d'émissions de CO2 supérieures à 0,1% des émissions totales de CO2 de 2020 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, selon l'événement qui se produira le premier. Les exigences du présent chapitre sont alors applicables durant l'année suivante. L'ANAC utilisera les renseignements sur les émissions totales de CO2 en 2020 tirés du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Émissions de 2020 » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI. Ces informations sont produites selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

8.3.2.3.1.3. L'ANAC avisera l'OACI de sa décision de participer volontairement ou de renoncer à sa 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 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026 ;

b) États qui répondent aux critères ci-après durant les périodes de conformité du 1er 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.

8.3.2.3.1.4. L'ANAC 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 sections 8.3.2.3.2, 8.3.2.3.3 et 8.3.2.3.4, le cas échéant.

8.3.2.3.2 Exigences de compensation des émissions de CO2

8.3.2.3.2.1. L'ANAC calculera, pour chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, la quantité d'émissions de CO2 qui doit être compensée durant une année donnée, du 1er 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 de la section 8.3.2.3.1 durant l'année donnée y ou quantité d'émissions de CO2 de l'exploitant d'avions relevant de la

section 8.3.2.3.1 en 2020, selon l'option retenue par l'ANAC pour s'appliquer à tous les exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon ;

SGF_y = Facteur de croissance sectoriel.

Note 1.— Le facteur de croissance sectorielle applicable pour une année donnée (SGFy) 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 $\frac{(SEy - SE_{B,y})}{SEy}$ *où SEy = quantité totale des émissions sectorielles de CO2 visées au § 8.3.2.3.1 durant l'année donnée y et SEB,y = quantité totale annuelle moyenne des émissions sectorielles de CO2 durant 2019 et 2020 visées au § 8.3.2.3.1 durant l'année donnée y.*

Note 2.— Les émissions sectorielles durant une année donnée (SEy) n'incluent pas les émissions de CO2 des nouveaux entrants durant leur période d'exemption, telle qu'elle est définie au §8.3.2.3.1.2.

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 § 8.3.2.3.1, changent avec le temps, la quantité totale annuelle moyenne des émissions sectorielles de CO2 durant 2019 et 2020 correspondant à ces paires d'États durant l'année donnée y (SEB,y) sera recalculée.

8.3.2.3.2.2. L'ANAC calculera chaque année, pour chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, la quantité d'émissions de CO2 qui doit être compensée durant une année donnée, entre le 1er 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 en 8.3.2.3.1 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.

Tableau 8.3.2.3.1. Aperçu des exigences de compensation des émissions de CO2 sur une base sectorielle et individuelle

Année d'applicabilité	*% Sy*	*% Oy*
1er janvier 2024 au 31 décembre 2029	100 %	0 %
1er janvier 2030 au 31 décembre 2032	(100 % - % Oy)	Pourcentage spécifié minimal de 20 %
1er janvier 2033 au 31 décembre 2035	(100 % - % Oy)	Pourcentage spécifié minimal de 70 %

Note. - Le pourcentage spécifié (c'est-à-dire % Oy) sera déterminé par l'Assemblée de l'OACI en 2028.

8.3.2.3.2.3. L'ANAC 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 est produite selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

8.3.2.3.2.4. S'il y a lieu, l'ANAC 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 sont attribués au Gabon :

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

où :

OE_y = Émissions de CO2 de l'exploitant d'avions couvertes en 8.3.2.3.1 durant l'année donnée y ;

$OE_{B,y}$ = Quantité totale annuelle moyenne des émissions de CO2 de l'exploitant d'avions durant 2019 et 2020 visées par le 8.3.2.3.1 durant l'année donnée y.

8.3.2.3.2.5. Ayant calculé les exigences de compensation pour une année donnée (ORy) de chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, l'ANAC informera l'exploitant d'avions de ses exigences de compensation selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

8.3.2.3.3 Réduction des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

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

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

où :

ER_y = Réductions des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant l'année donnée y (en tonnes) ;

FCF = Facteur de conversion du carburant, égal à 3,16 kg de CO2/kg de carburant pour le carburant Jet-A/Jet-A1, et à 3,10 kg de CO2/kg de carburant pour le carburant AvGas ou Jet-B ;

$MSF_{f,y}$ = Masse totale de carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation durant l'année donnée y (en tonnes), telle que décrite et communiquée dans le champ 12.b du Tableau A5-1 de l'appendice 5 ;

LS_f = Valeur des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant admissible CORSIA (en gCO2e/MJ);

LC = Valeurs de référence des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant d'aviation, égales à 89 gCO2e/MJ pour le carburéacteur et à 95 gCO2e/MJ pour l'AvGas.

Note 1.— Le coefficient ($1 - \frac{LSf}{LC}$) est également appelé le facteur de réduction des émissions (ERF_f) 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 y sera multipliée par son facteur de réduction des émissions (ERF_f). Les quantités de chacun des carburants admissibles CORSIA sont ensuite additionnées.

8.3.2.3.3.2. 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 « CORSIA – Valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie des carburants admissibles CORSIA» disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI, pour les calculs indiqués en 8.3.2.3.3.1.

8.3.2.3.3.3. 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 « CORSIA – Méthodologie de calcul des valeurs réelles des émissions pendant le cycle de vie » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI, a été appliquée correctement.

8.3.2.3.4 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

8.3.2.3.4.1. L'ANAC 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 1er 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.

8.3.2.3.4.2. 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 sont pas reportées aux périodes de conformité ultérieures.

8.3.2.3.4.3. 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.

8.3.2.3.4.4. Après avoir calculé les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée de chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, l'ANAC 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 8.3.2.4 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.

8.3.2.4 UNITES D'EMISSIONS

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

8.3.2.4.1 Applicabilité des unités d'émissions

Les exigences du présent chapitre sont applicables à un exploitant d'avions soumis aux exigences de conformité décrites au chapitre 8.3.2.3.

Note.— Voir aussi les procédures administratives pertinentes dans le chapitre 8.3.2.1 et à l'appendice1.

8.3.2.4.2 Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA.

8.3.2.4.2.1. L'exploitant d'avions, attribué au Gabon, se conformera aux exigences de compensation selon le § 8.3.2.3.4.4, telles qu'elles sont calculées par l'ANAC, 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 de l'OACI, sur les recommandations d'un organisme consultatif technique créé par le Conseil de l'OACI, et satisfont aux critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA. Ces critères sont approuvés par le Conseil de l'OACI, 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 de l'OACI avec la contribution technique du CAEP, notamment l'évitement du double comptage et des programmes traditionnels admissibles et du calendrier.

8.3.2.4.2.2. Pour se conformer aux dispositions du 8.3.2.4.2.1, 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.

8.3.2.4.3 Rapport d'annulation d'unités d'émissions

8.3.2.4.3.1. L'exploitant d'avions attribué au Gabon rendra compte à l'ANAC, , de l'annulation d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, effectuée conformément aux dispositions du 8.3.2.4.2 pour répondre à ses exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée, en soumettant à l'ANAC une copie du rapport vérifié d'annulation d'unités d'émissions, pour approbation, ainsi qu'une copie du rapport de vérification connexe. Ce rapport présente ces informations dans les champs requis définis au Tableau A5-7 de l'appendice 5 et est soumis à l'ANAC suivant le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

8.3.2.4.3.2. L'ANAC 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.

8.3.2.4.3.3. Une fois soumises à l'OACI, l'ANAC publiera les informations ci-après, pour une période de conformité donnée :

a) Les exigences de compensation totales finales de chacun des exploitants d'avions attribués au Gabon 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 attribué au Gabon.

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

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

8.3.2.4.4.1.1. 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.

8.3.2.4.4.1.2. L'organisme de vérification effectuera la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2006 (intitulée « Gaz à effet de serre – Partie 3: Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre ») et aux dispositions pertinentes de la section 3 de l'appendice 6.

8.3.2.4.4.1.3. 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.

8.3.2.4.4.1.4. 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'ANAC 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.

8.3.2.4.4.1.5. L'ANAC 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 la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions.

8.3.2.4.4.2 Organisme de vérification et organisme national d'accréditation

8.3.2.4.4.2.1. 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 la norme ISO 14065:2013 (intitulée « Gaz à effet de serre -- Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance, Document publié en: 2013-04. ») 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 lois et règlements concernant la prestation de services de vérification au Gabon.

8.3.2.4.4.2.2. L'organisme national d'accréditation fonctionnera conformément à la norme ISO/IEC 17011:2004 (intitulée « Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité. »).

APPENDICES

APPENDICE 1 : PROCEDURES 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 8.3.2 du présent Règlement. 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 (CORSIA) contient d'autres informations et éléments indicatifs sur le calendrier de conformité avant le 1er janvier 2019.

2.1. Période 2019-2020

Durant la période 2019-2020, les exploitants d'avions et l'ANAC 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

Date	*Activité*
1er janvier 2019 au 31 décembre 2019	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**, les émissions de CO_2 de 2019 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
30 mai 2019	L'exploitant d'avions soumet à l'ANAC le plan de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.2.2.1.**
30 juin 2019	L'ANAC approuve les plans de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.2.2.1.**
30 avril 2019	L'ANAC soumet à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 mai 2019	L'ANAC obtient 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2020 au 31 décembre 2020	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section8.3.2.**2.2**, les émissions de CO_2 de 2020 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
1er janvier 2020 au 31 mai 2020	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO_2 de 2019, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**.
	L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mai 2020	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2019, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2020 au 31 août 2020	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées pour 2019, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2020	L'ANAC avisera l'OACI de sa décision de participer volontairement, ou de cesser de participer volontairement aux dispositions de conformité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2021, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**. L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.2.1**.
1er août 2020	L'ANAC obtiendra et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 » applicables pour l'année de conformité 2021, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.1**.
31 août 2020	L'ANAC soumettra à l'OACI les informations requises concernant les émissions de CO_2 pour 2019, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2.**
30 novembre 2020	L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7** du présent Règlement
31 décembre 2020	L'ANAC obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui résume la liste des exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.3** du présent Règlement. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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 l'ANAC 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*
1er janvier 2021 au 31 décembre 2021	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2** les émissions de CO2 de 2021 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
1er janvier 2021 au 31 mai 2021	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2020, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification, dès que possible après l'avoir établie.
31 mai 2021	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2020, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2021 au 31 août 2021	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2020, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2021	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2022, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
1er août 2021	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 août 2021	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2020, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
30 septembre 2021	L'ANAC calculera les quantités totales moyennes des émissions de CO2 durant 2019 et 2020 des exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon et en informe ces derniers, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.1**.
30 novembre 2021	L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2021	L'ANAC obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » contenant une liste résumée des exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2022 au 31 décembre 2022	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**, les émissions de CO2 de 2022 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
1er janvier 2022 au 30 avril 2022	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2021, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2022	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2021, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er avril 2022 au 31 juillet 2022	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2021, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2022	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du chapitre 3 à compter du 1er janvier 2023, conformément aux dispositions du §8.3.2. **3.1.3**.
31 juillet 2022	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2021, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2022	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2022	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.1**, l'ANAC obtiendra et utilise 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	L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**. L'ANAC calculera les exigences de compensation pour 2021 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**, selon une formule choisie conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.1**.
31 décembre 2022	L'ANAC obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contiendra une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2023 au 31 décembre 2023	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**, les émissions de CO2 de 2023 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2**, et à la section8.3.2. **2.1**.
1er janvier 2023 au 30 avril 2023	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2022, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2023	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2022, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er avril 2023 au 31 juillet 2023	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2022, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2023	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2024, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2023	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2022, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2023	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2023	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.1**, L'ANAC obtiendra et utilise 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.
30 novembre 2023	L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**. L'ANAC calculera les exigences de compensation pour 2022 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**, selon une formule choisie conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.1**.
31 décembre 2023	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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, l'Autorité détermine la base des exigences de compensation de l'exploitant d'avions, conformément aux dispositions du § 8.3.2.3.2.1.

2.3. Période 2024-2026

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

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

Date	*Activité*
1er janvier 2024 au 31 décembre 2024	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**, les émissions de CO2 de 2024 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
1er janvier 2024 au 30 avril 2024	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 de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2024	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2023, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2024 au 31 juillet 2024	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2023, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2024	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2025, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2024	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2023, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2024	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2024	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.1**, l'ANAC 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	L'ANAC calculera les exigences de compensation pour 2023 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**, selon une formule choisie conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.1**. L'ANAC calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2021 à 2023 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.4.4**. L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2024	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2025 au 31 décembre 2025	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**., les émissions de CO2 de 2025 provenant des vols internationaux, t tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
31 janvier 2025 ou 60 jours après que l'ANAC 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 de la section 8.3.2.**4.2**.
7 février 2025	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles 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, conformément aux dispositions du § **b)** du Chapitre 8.3.2.4.
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 de la section 8.3.2.**4.4**.
1er janvier 2025 au 30 avril 2025	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2024, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2025	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2024, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**. L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, 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 § 8.3.2.**4.4.1.4**.
1er mai 2025 au 31 juillet 2025	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2024, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**. 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 § 8.3.2.**4.4.1.5**.
30 juin 2025	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2026, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2025	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2024, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**. L'ANAC communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.3.2**.
1er août 2025	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**
31 octobre 2025	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2**, l'ANAC 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	L'ANAC calculera les exigences de compensation pour 2024 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**. L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2025	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2026 au 31 décembre 2026	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**, les émissions de CO_2 de 2026 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
1er 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 de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2026	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2025, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2026 au 31 juillet 2026	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2025, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2026	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2027, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2026	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2025, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2026	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2026	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2**, l'ANAC 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 ».
30 novembre 2026	L'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2025 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**. L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2026	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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 de la section 8.3.2.4.2 ;*
- *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 § 8.3.2.4.4.1.4 ;*
- *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 § 8.3.2.4.3.2.*

2.4. Période 2027-2029

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

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

Date	*Activité*
1er janvier 2027 au 31 décembre 2027	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2,** les émissions de CO_2 de 2027 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
1er janvier 2027 au 30 avril 2027	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO_2 de 2026, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4.** L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2027	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2026, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4.**
1er mai 2027 au 31 juillet 2027	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2026, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5** , 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 § 8.3.2.**2.5.2** .
30 juin 2027	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2028, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3.**
31 juillet 2027	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2026, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2.**
1er août 2027	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1.**
31 octobre 2027	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2,** l'ANAC 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 ».
30 novembre 2027	L'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2026 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2.** L'ANAC calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2024 à 2026 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.4.4.** L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du §8.3.2.**1.2.7,** ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7.**
31 décembre 2027	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3.** Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2028 au 31 décembre 2028	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2,** les émissions de CO_2 de 2028 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
31 janvier 2028 ou 60 jours après que l'Autorité 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.	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**4.2.**

7 février 2028	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2024-2026 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § **b)** du Chapitre 8.3.2.4.
1er décembre 2027 au 30 avril 2028	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 § 8.3.2.**4.4** .
1er janvier 2028 au 30 avril 2028	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 de la section 8.3.2.**2.4.** L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2028	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2027, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4.** L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.4.1.4.**
1er mai 2028 au 31 juillet 2028	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2027, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5** , 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 § 8.3.2.**2.5.2** . L'ANAC 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 § 8.3.2.**4.4.1.5** .
30 juin 2028	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité, à compter du 1er janvier 2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3.**
31 juillet 2028	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2027, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2.** L'ANAC communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.3.2.**
1er août 2028	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**
31 octobre 2028	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2,** l'ANAC 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'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2027 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2.** L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7,** ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7.**
31 décembre 2028	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3.** Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2029 au 31 décembre 2029	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2.** , les émissions de CO2 de 2029 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
1er janvier 2029 au 30 avril 2029	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2028, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4.** L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2029	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions

	vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2028, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2029 au 31 juillet 2029	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2028, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2029	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité, à compter du 1er janvier 2030, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2029	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2028, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2029	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2029	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2**, l'ANAC 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'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2028 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**. L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2029	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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 § 8.3.2.4.2;*
- *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 § 8.3.2.4.4.1.4;*
- *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 § 8.3.2.4.3.2.*

2.5. Période 2030-2032

Durant la période 2030-2032, les exploitants d'avions et l'ANAC se conformeront aux exigences selon le calendrier ci-après, le cas échéant :

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

Date	*Activité*
1er janvier 2030 au 31 décembre 2030	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**, les émissions de CO2 de 2030 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
1er janvier 2030 au 30 avril 2030	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2029, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2030	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2030 au 31 juillet 2030	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2030	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2031, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2030	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2030	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2030	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2**, l'ANAC 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	L'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2029 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**. L'ANAC calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2027 à 2029 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.4.4**. L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2030	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2031 au 31 décembre 2031	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**., les émissions de CO2 de 2031 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
31 janvier 2031 ou 60 jours après que l'Autorité 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 de la section 8.3.2.**4.2**.
7 février 2031	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période

	2027-2029 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § **b)** du Chapitre 8.3.2.4.
1er 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 § 8.3.2.**4.4**.
1er janvier 2031 au 30 avril 2031	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2030, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2031	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2030, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**. L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.4.1.4**.
1er mai 2031 au 31 juillet 2031	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2030, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**. L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.4.1.5**.
30 juin 2031	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité, à compter du 1er janvier 2032, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2031	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2030, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**. L'ANAC communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.3.2**.
1er août 2031	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**
31 octobre 2031	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2**, l'ANAC 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	L'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2030 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**. L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**.
31 décembre 2031	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2032 au 31 décembre 2032	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2**. , les émissions de CO_2 de 2032 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1**.
1er janvier 2032 au 30 avril 2032	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO_2 de 2031, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4**. L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2032	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée

	et le rapport de vérification correspondant pour 2031, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4**.
1er mai 2032 au 31 juillet 2032	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2031, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5**, 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 § 8.3.2.**2.5.2**.
30 juin 2032	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, à compter du 1er janvier 2033, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3**.
31 juillet 2032	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2031, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2**.
1er août 2032	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**.
31 octobre 2032	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2**, l'ANAC 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'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2031 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2**.
31 décembre 2032	L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7**, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7**. L'Autorité obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3**. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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 §8.3.2.4.2;*
- *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 § 8.3.2.4.4.1.4 ;*
- *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 § 8.3.2.4.3.2.*

2.6. Période 2033-2035

2.6.1. Durant la période 2033-2035, les exploitants d'avions et l'ANAC se conformeront aux exigences selon le calendrier ci-après, le cas échéant :

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

Date	*Activité*
1er janvier 2033 au 31 décembre 2033	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.2.2, les émissions de CO2 de 2033 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et à la section 8.3.2.2.1.
1er janvier 2033 au 30 avril 2033	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2032, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.2.4. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2033	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2032, conformément aux dispositions du § 8.3.2.2.4.1.4.
1er mai 2033 au 31 juillet 2033	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2032, conformément aux dispositions du § 8.3.2.2.4.1.5 , 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 § 8.3.2.2.5.2 .
30 juin 2033	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité, à compter du 1er janvier 2034, conformément aux dispositions du § 8.3.2.3.1.3.
31 juillet 2033	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2032, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2.**
1er août 2033	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1.**
31 octobre 2033	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2,** l'ANAC 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	L'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2.** L'ANAC calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2030 à 2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.4.4.** L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.2.7,** ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**1.3.7.**
31 décembre 2033	L'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3.** Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2034 au 31 décembre 2034	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2.** , les émissions de CO2 de 2034 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
31 janvier 2034 ou 60 jours après que l'Autorité 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 de la section 8.3.2.**4.2.**
7 février 2034	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2030-2032 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § **b)** du Chapitre 8.3.2.4.
1er décembre 2033 au 30 avril 2034	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation des unités d'émissions couvrant la période de

	conformité 2030-2032, aux fins de vérification par l'organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2**4.4** .
1er janvier 2034 au 30 avril 2034	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2033, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.4.**
30 avril 2034	L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie. L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2033, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4.** L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.4.1.4.**
1er mai 2034 au 31 juillet 2034	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2033, conformément aux dispositions du § 8.3.2**2.4.1.5** , 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 § 8.3.2.**2.5.2** . L'ANAC 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 § 8.3.2.**4.4.1.5** .
30 juin 2034	L'ANAC avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité, à compter du 1er janvier 2035, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.1.3.**
31 juillet 2034	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2033, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2.** L'ANAC communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.3.2.**
1er août 2034	L'ANAC 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 § 8.3.2.**3.1.1**
31 octobre 2034	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2,** l'ANAC 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'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2033 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2.**
1er décembre 2034	L'ANAC soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.1.2.7, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 8.3.2.1.3.7. L 'ANAC obtiendra et utilisera 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 § 8.3.2.**1.2.3.** Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2035 au 31 décembre 2035	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**2.2.** , les émissions de CO2 de 2035 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1.**
1er janvier 2035 au 30 avril 2035	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2034, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.32.**2.4.** L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2035	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2034, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4.**
1er mai 2035 au 31 juillet 2035	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2034, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5** , 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 § 8.3.2.**2.5.2** .
31 juillet 2035	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2034, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2.**
31 octobre 2035	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2,** l'ANAC 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'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2034 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2.**

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 § 8.3.2.4.2;*
- *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 § 8.3.2.4.4.1.4;*
- *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*

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

Date	*Activité*
1er janvier 2036 au 30 avril 2036	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 de la section 8.3.2.**2.4.**
30 avril 2036	L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie. L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2035, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.4.**
1er mai 2036 au 31 juillet 2036	L'ANAC effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2035, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.4.1.5** , 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 § 8.3.2.**2.5.2** .
31 juillet 2036	L'ANAC soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2035, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**2.3.2.2.**
31 octobre 2036	Conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.2.2,** l'ANAC 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 ».
30 novembre 2036	L'ANAC calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2035 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 8.3.2.**3.2.** L'ANAC calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2033 à 2035 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**3.4.4.**
31 janvier 2037 ou 60 jours après que l'Autorité 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 de la section 8.3.2.**4.2.**
7 février 2037	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2033-2035 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § **b)** du Chapitre 8.3.2.4.
1er décembre 2036 au 30 avril 2037	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation des unités d'émissions couvrant la période de conformité 2033-2035, aux fins de vérification par l'organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 8.3.2**4.4** .

30 avril 2037	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'ANAC, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.4.1.4.**
1er mai 2037 au 31 juillet 2037	L'ANAC 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 § 8.3.2.**4.4.1.5** .
31 juillet 2037	L'ANAC communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 8.3.2.**4.3.2.**

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 § 8.3.2.4.2;*
- *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 § 8.3.2.4.4.1.4;*
- *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 § 8.3.2.4.3.2.*

APPENDICE 2 : METHODES 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'ANAC.

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 doit choisir 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 doit appliquer la formule suivante :

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

où :

F_N = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (=vol N) déterminée par la Méthode A (en tonnes) ;

T_N = Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol considéré (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 (vol N+1) (en tonnes) ;

U_{N+1} = Somme des quantités de carburant embarquées pour le vol suivant (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 à la section 8.3.2.2.2.3.1.

Note 2.— La quantité UN+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 de 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 qui suit (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 8.3.2.1.1.2, 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 8.3.2.1.1.2. 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. Un exploitant d'avions effectuant, sur une base ad hoc, des vols attribués à un autre exploitant d'avions doit communiquer à ce dernier les quantités mesurées de carburant selon la Méthode cale à cale.

2.2.3. S'il n'y a pas de chargement de carburant pour un vol donné, ni pour le vol suivant, la quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion (T_N ou T_{N+1}) est 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 doit appliquer 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 après 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 à la section 8.3.2.2.2.3.1 du Chapitre 2 de la 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 de 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 qui suit (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 8.3.2.1.1.2. Pour les mêmes raisons, il convient de collecter les données sur les quantités de carburant embarquée pour tous les vols de ces avions, avant de décider lesquels de ces vols sont internationaux.

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

2.3.3. Lorsqu'un avion n'accomplit pas de vol avant le vol considéré (par exemple si le vol considéré a lieu après une révision ou une maintenance majeure), l'exploitant d'avions peut remplacer la quantité RN-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 doit appliquer 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 doit calculer 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 à la section 8.3.2.2.2.3.1.

2.5.2. Pour les vols sans chargement de carburant (à savoir, vol N+1, …, vol N+n), l'exploitant d'avions doit appliquer 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 :

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

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

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

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 doit calculer 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 8.3.2.1.1.2, et en divisant la somme par le total de tous les temps cale à cale, des vols internationaux. tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, 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 par la méthode de surveillance du carburant embarqué (en tonnes) ;

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

2.6.1.2. S'il ne peut pas faire de distinction nette entre les chargements de carburant des vols intérieurs et ceux des vols internationaux, l'exploitant d'avions doit calculer, 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 doivent être 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 à la section 8.3.2.2.2.3.1.

Note 2.— Les types d'avion sont indiqués dans le Doc 8643 — Aircraft Type Designators (Indicatifs de types d'aéronef).

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

2.6.2.1. L'exploitant d'avions doit calculer 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 alloué au vol considéré (à savoir, vol N) déterminée par la méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale (en tonnes) ;

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

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

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

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

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

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

APPENDICE 3 : METHODES ET OUTILS D'ESTIMATION ET DE DECLARATION DES EMISSIONS DE CO_2

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 OACI d'estimation et de déclaration des émissions de CO2 (CERT) du CORSIA

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 du 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 (par 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;

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 de la Partie 2.

2.1.1. Les exploitants d'avions attribués au Gabon doivent utiliser 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 8.3.2.2 et 8.3.2.3 et avec l'approbation de l'ANAC.

2.1.2. Les exploitants d'avions doivent utiliser 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 doivent recueillir les données ci-après et les inscrire 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) Aérodrome d'origine – Indicateur OACI ;

c) Aérodrome 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 doit recueillir les données ci-après et les inscrire 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) Aérodrome d'origine ;

c) Aérodrome 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 — Aircraft Type Designators (Indicatifs de types d'aéronef).

Note 2.— Les indicatifs d'aérodrome d'origine et d'aérodrome 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'aérodrome d'origine et l'aérodrome 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. (Réservé).

2.2.2. L'ANAC doit partager 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 l'ANAC doivent inclure 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. L'ANAC doit anonymiser les données des exploitants d'avions partagées avec l'OACI, énumérées au § 2.2.2.

APPENDICE 4. PLANS DE SURVEILLANCE DES EMISSIONS

1. Introduction

Le plan de surveillance des émissions d'un exploitant d'avions doit contenir 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 (CORSIA).

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 — Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques.

b) Permis d'exploitation aérienne : Si l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI, soumettre une copie du permis d'exploitation aérienne.

c) Lieu d'immatriculation juridique : Si l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI et qu'il ne détient pas de permis d'exploitation aérienne, indiquer le lieu d'immatriculation juridique de l'exploitant d'avions.

2.1.3. Détails sur la structure de propriété en relation avec tous les autres exploitants d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, 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 8.3.2.1.1.2, comme société filiale d'un (ou de plusieurs) autre(s) exploitant(s) d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, 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 8.3.2.1.1.2.

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 doit être 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 (par 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 (par ex. Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas) utilisés dans les avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, au moment de la soumission du plan de surveillance des émissions, sachant que les listes peuvent être modifiées avec le temps. La liste inclut 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 — Aircraft Type Designators (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 (par ex. Jet-A, Jet-A1, 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 8.3.2.1.1.2, 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 8.3.2.1.1.2 et au 8.3.2.2.1, et qui sont donc soumis aux exigences du Chapitre 8.3.2.2.

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 8.3.2.1.1.2, 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 8.3.2.1.1.2 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 8.3.2.3.

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 de la section 8.3.2.3.1 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 8.3.2.1.1.2, humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie qui ne seraient pas soumis aux dispositions du Chapitre 8.3.2.2.

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 § 8.3.2.2.2.1.2.2, 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 doit fournir les informations ci-après :

a) Une estimation des émissions de CO2 pour tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et à la section 8.3.2.2.1, 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 du 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 § 8.3.2.2.2.1.2.1, ou qui décide d'utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'Appendice 2, doit 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 doit 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 doit soumettre 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 Règlement, il doit 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 1er janvier 2021

2.3.2.1. Si l'exploitant d'avions assure des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, mais que ceux-ci ne sont pas sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 8.3.2.3.1, il doit 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 § 8.3.2.2.2.1.3.2, 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 doit fournir les informations ci-après :

a) Une estimation des émissions de CO2 de tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au Chapitre 8.3.2.3, 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 § 8.3.2.2.2.1.3.1, ou qui décide d'utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'appendice 2, doit 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 doit 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 doit indiquer s'il envisage d'utiliser le CERT du CORSIA de l'OACI pour les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, qui sont visés par la surveillance des émissions mais non par les exigences de compensation. Dans ce cas, l'exploitant d'avions doit indiquer 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 doit fournir 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'ANAC ;

g) diagramme de flux de données résumant le système utilisé pour enregistrer et garder les données liées à la surveillance et à la déclaration des émissions de CO_2.

APPENDICE 5. DECLARATION

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 soumises par les exploitants d'avions à l'ANAC

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 du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), contient un modèle de déclaration des émissions (soumise par un exploitant d'avions à un État).

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Informations de l'exploitant d'avions	1.a Nom de l'exploitant d'avions 1.b Coordonnées détaillées de l'exploitant d'avions 1.c Nom d'un référent 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 § 8.3.2.**1.2.4**; 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. *Note.— Le cas échéant, l'ANAC pourrait devoir fournir une référence à la version mise à jour du plan de surveillance des émissions.*
Champ 3	Informations permettant d'identifier l'organisme de vérification et rapport de vérification	3.a Nom et coordonnées de l'organisme de vérification 3.b Le rapport de vérification doit être un rapport distinct de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions
Champ 4	Année de déclaration	4. Année durant laquelle les émissions ont été Surveillées
Champ 5	Type et masse de carburant(s) utilisé(s)	5. Masse totale du carburant par type de carburant : • Jet-A (en tonnes) • Jet-A1 (en tonnes) • Jet-B (en tonnes) • AvGas (en tonnes) *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 5.*
Champ 6	Nombre total de vols internationaux durant la période de déclaration	6. Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, Chapitre 1, Partie 2 et à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2, durant la période de déclaration *Note.— Total (somme des valeurs du champ 7)*
Champ 7	Nombre total de vols internationaux par paire d'États ou paire d'aérodromes	7.a Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et à la section 8.3.2.2.1, par paire d'États (ne pas arrondir) ; ou 7.b Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et à la section 8.3.2.2.1, par paire d'aérodromes (ne pas arrondir).
Champ 8	Émissions de CO2 par paire d'États ou paire	8.a Émissions de CO2 provenant des vols internationaux, tels qu'ils

	d'aérodromes	sont définis au 8.3.2.1.1.2 et à la section 8.3.2.2.1 par paire d'États (en tonnes) ; ou 8.b Émissions de CO_2 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 et à la section 8.3.2.2.1, par paire d'aérodromes (en tonnes).
Champ 9	Échelle des manques de données	9.a Pourcentage de données manquantes (selon les critères définis au § 8.3.2.2.5.1 et arrondi au 0,1 % le plus proche) 9.b Raison expliquant les manques de données si le pourcentage de données manquantes dépasse le seuil défini au § 8.3.2.2.5.1.
Champ 10	Informations sur les avions	10.a Liste des types d'avion 10.b Indicatifs 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 8.3.2.1.1.2. Si l'indicatif est fondé sur un indicatif OACI, n'indiquer que l'indicatif OACI. 10.c Information sur les avions loués 10.d Taux moyen de consommation de carburant (AFBR) pour chacun des types d'avion indiqués au 10.a, conformément au Doc 8643 — Aircraft Type Designators (Indicatifs de types d'aéronef) (en tonnes par heure, à 3 décimales) *Note.— 10.d n'est requis que si l'exploitant d'avions utilise la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, telle qu'elle est définie à l'appendice 2.*
Champ 11	Admissibilité et utilisation de l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément au § 8.3.2.2.2.1	11.a Version du CERT du CORSIA de l'OACI utilisée 11.b Portée de l'utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI, c'est-à-dire sur tous les vols ou uniquement sur les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2, non sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 8.3.2.3.1.
Champ 12 *Note.- Si des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA sont réclamées, voir au Tableau A5-2les Informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.*	Réclamation en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA	12.a Type de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation) 12.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)	12.c Valeurs approuvées des émissions durant le cycle de vie 12.d Réductions d'émissions réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA (calculées conformément aux formules indiquées à la section 8.3.2.3.3 et communiquées en tonnes)
	Réductions des émissions (total)	12.e Réductions d'émissions totales réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes) *Note.— Les champs 12.a à 12.e ne sont pas requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, ne commence que le 1er 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.*
Champ 13	Quantité totale d'émissions de CO_2	13.a Quantité totale d'émissions de CO_2 (fondée sur la masse totale de carburant en tonnes du champ 5 et indiquée en tonnes) 13.b Quantité totale d'émissions de CO_2 provenant de vols soumis aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 8.3.2.3.1 (en tonnes) 13.c Quantité totale d'émissions de CO_2 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, Chapitre 1, Partie 2 et à la section 8.3.2.2.1, et qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 3.1 du Chapitre 8.3.2.3, (en tonnes) *Note.— Seul le champ 13.a est requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du Chapitre 8.3.2.3, ne commence que le 1er janvier 2021 ; il n'y a donc pas de paire d'États sujette aux exigences de compensation durant la période 2019-2020.*

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 du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), contient un modèle pour renseigner les informations supplémentaires à la déclaration des émissions (soumise par un exploitant d'avions à un État) et portant sur les carburants admissibles CORSIA.

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Date d'achat du carburant admissible CORSIA pur	
Champ 2	Identification du producteur du carburant admissible CORSIA pur	2.a Nom du producteur du carburant admissible CORSIA pur 2.b Coordonnées du producteur du carburant admissible CORSIA pur
Champ 3	Production du carburant	3.a Date de production du carburant admissible CORSIA pur 3.b Lieu de production du carburant admissible CORSIA pur 3.c Numéro de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur 3.d Masse de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur produit
Champ 4	Type de carburant	4.a Type de carburant (Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas) 4.b Matière première utilisée pour créer le carburant admissible CORSIA pur 4.c Procédé de transformation utilisé pour créer le carburant admissible CORSIA pur
Champ 5	Carburant acheté	5.a Proportion de lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (arrondie au pourcentage le plus proche) *Note.— Si la quantité de carburant admissible CORSIA achetée ne constitue pas un lot entier.* 5.b Masse totale de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes) 5.c Masse de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes) *Note.— Le champ 5.c est égal au total de tous les lots de carburant admissible CORSIA indiqué au champ 5.b.*
Champ 6	Preuve que le carburant répond aux critères de durabilité du CORSIA	À savoir, document valide certifiant la durabilité
Champ 7	Valeurs des émissions durant le cycle de vie du carburant admissible CORSIA	7.a Valeur par défaut ou valeur réelle des émissions durant le cycle de vie (LS_f) pour un carburant admissible CORSIA f donné, qui est égale à la somme de 7.b et 7.c (en gCO2e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche) 7.b Valeur par défaut ou valeur réelle de l'analyse du cycle de vie de base (ACV) pour un carburant admissible CORSIA f donné (en gCO2e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche) 7.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)
Champ 8	Acheteur intermédiaire	8.a Nom de l'acheteur intermédiaire 8.b Coordonnées de l'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 carburant admissibles CORSIA n'est pas l'acheteur original du carburant auprès du producteur (par exemple, 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.*
Champ 9	Partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant	9.a Nom de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant 9.b Coordonnées de la partie responsable de l'expédition du

		carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant
Champ 10	Mélangeur de carburant	10.a Nom de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation 10.b Coordonnées de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation
Champ 11	Lieu où le carburant admissible CORSIA pur est mélangé avec du carburant d'aviation	
Champ 12	Date de réception du carburant admissible CORSIA pur par le mélangeur	
Champ 13	Masse du carburant admissible CORSIA pur reçu (en tonnes)	*Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 5.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).*
Champ 14	Taux de mélange du carburant admissible CORSIA pur et du carburant d'aviation (arrondi au pourcentage le plus proche)	
Champ 15	Documents montrant que les lots de carburant admissible CORSIA pur ont été mélangés avec du carburant d'aviation (par exemple, le certificat de l'analyse ultérieure du mélange de carburant)	
Champ 16	Masse du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes)	*Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 5.c dans les cas où l'exploitant d'avions n'utilise qu'une partie du (ou des) lot(s) aux fins de réclamation.*

3. Contenu des déclarations des émissions soumises par l'Autorité à l'OACI

3.1. Liste d'exploitants d'avions attribué à l'État et organismes de vérification accrédités au Gabon

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

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Liste des exploitants d'avions attribués au Gabon	1.a Nom et coordonnées de l'exploitant d'avions 1.b Code de l'exploitant d'avions
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

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 au Gabon ;*
- *Liste des organismes de vérification accrédités dans chaque État.*

3.2. Déclaration des émissions de CO_2 soumise par l'Autorité à l'OACI

Tableau A5-4. Déclaration des émissions de CO_2 soumise par l'Autorité à l'OACI pour 2019 et 2020

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Quantité totale des émissions annuelles de CO_2 par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Gabon (en tonnes)	*Note.— Inclure les émissions provenant de carburants admissibles CORSIA, calculées en appliquant le(s) facteur(s) de conversion de carburant aux carburants d'aviation correspondants, conformément aux dispositions du § 8.3.2.2.2.3.3.*

Tableau A5-5. Déclaration des émissions soumise annuellement par l'ANAC à l'OACI après 2021

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Quantité totale des émissions annuelles de CO_2 par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Gabon	1.a Quantité totale des émissions annuelles de CO_2 par paire d'États sujette aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 8.3.2.3.1 agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Gabon (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 à la section 3.1 du Chapitre 8.3.2.3, agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Gabon (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 au Gabon (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 à la section 8.3.2.3.1 pour chaque exploitant d'avions attribué au Gabon (en tonnes)	
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 à la section 8.3.2.3.1 pour chaque exploitant d'avions attribué au Gabon (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 moyennes de CO_2 pour 2019 et 2020, agrégées pour tous les exploitants d'avions sur chaque paire d'États ;

b) quantité totale des émissions de CO_2 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 8.3.2.3, 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 CO_2 (champ 2) ;

5) total des émissions de CO_2 annuelles agrégées pour toutes les paires d'États sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 8.3.2.3.1 (champ 3) ;

6) total des émissions de CO_2 annuelles agrégées pour toutes les paires d'États non sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section 8.3.2.3.1 (champ 4).

Note 2.— Indiquer lorsque les émissions de CO_2 sont fondées sur l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'Appendice 3.

Note 3.— Toutes les données considérées comme confidentielles conformément aux dispositions du § 8.3.2.2.3.1.6 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 § 8.3.2.2.3.1.7 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 à la section 8.3.2.3.1 et celles qui ne le sont pas

3.3. Utilisation de carburants admissibles CORSIA au Gabon

Tableau A5-6 Informations supplémentaires à la déclaration des émissions soumise par l'Autorité à l'OACI et portant sur les carburants admissibles CORSIA

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Production	1.a Année de production du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation 1.b Producteur du carburant admissible CORSIA
Champ 2	Lot de carburant du 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
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 au Gabon. Note — 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
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 au Gabon 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) type de carburant, matière première et procédé de transformation pour chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;

d) numéro(s) de lot de chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;

e) volume total de chaque lot de carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation.

4. Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par les exploitants d'avions à l'ANAC

Tableau A5-7. Rapport d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'exploitant d'avions à l'Autorité.

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Informations sur l'exploitant d'avions	1.a Nom de l'exploitant d'avions ; 1.b Coordonnées détaillées de l'exploitant d'avions ; 1.c Nom d'un référent ; 1.d Indicatif unique par lequel l'exploitant d'avions est attribué au Gabon, conformément aux dispositions du § 8.3.2.1.2.4; 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 communiqué par l'ANAC.

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.
Champ 5	Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées	Pour chaque lot d'unités d'émissions annulées (lot étant défini comme une série d'unités d'émissions consécutives), indiquer les éléments suivants : 5.a Quantité d'unités d'émissions annulées ; 5.b Début des numéros de série ; 5.c Fin des numéros de série ; 5.d Date de l'annulation ; 5.e Programme admissible d'unités d'émissions ; 5.f Type d'unité ; 5.g Pays hôte ; 5.h Méthodologie (Les méthodologies peuvent aussi être décrites comme un « protocole » ou un « cadre de travail ».) ; 5.i Démonstration de l'admissibilité de la date des unités ; 5.j Nom de registre désigné par le programme ; 5.k Indicatif unique du compte de registre du lot annulé ; 5.l Exploitant d'avions au nom duquel l'unité a été annulée ; 5.m Indicatif unique du compte de registre à partir duquel l'annulation a été lancée.

5. Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'ANAC à l'OACI

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

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
Champ 1	Informations sur l'exploitant d'avions	1.a Nom de l'exploitant d'avions ; 1.b Coordonnées détaillées de l'exploitant d'avions ; 1.c Nom d'un référent ; 1.d Indicatif unique par lequel l'exploitant d'avions est attribué à un État, conformément aux dispositions du § 8.3.2.1.2.4; 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 communiqué par l'ANAC.
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.
Champ 5	Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées	Pour chaque lot d'unités d'émissions annulées (lot étant défini comme une série d'unités d'émissions consécutives), indiquer les éléments suivants : 5.a Quantité d'unités d'émissions annulées ; 5.b Début des numéros de série ; 5.c Fin des numéros de série ; 5.d Date de l'annulation ; 5.e Programme admissible d'unités d'émissions ; 5.f Type d'unité ; 5.g Pays hôte ; 5.h Méthodologie (Les méthodologies peuvent aussi être décrites comme un « protocole » ou un « cadre de travail ».) ; 5.i Démonstration de l'admissibilité de la date des unités ; 5.j Nom de registre désigné par le programme ;

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. VERIFICATION

1. Introduction

Note — Les procédures indiquées dans le présent Appendice portent sur les exigences de vérification au titre du présent Règlement.

2. Organisme de vérification

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

2.2. Absence de conflits d'intérêt (ISO 14065:2013 section 5.4.2)

2.2.1. Après avoir effectué six (06) vérifications annuelles pour un même exploitant d'avions, le chef de l'équipe de vérification doit respecter une période de trois (03) années consécutives durant lesquelles il ne pourra pas fournir de service de vérification à ce même exploitant d'avions. La période maximale de six (06) 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 doit pas être 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 doit pas être 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 doit pas être 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 doit pas prendre contrôle d'aucune activité déléguée par l'exploitant d'avions, en ce qui concerne la préparation du plan de surveillance des émissions, de la déclaration des émissions (notamment la consommation de carburant et le calcul des émissions de CO_2), 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 doit documenter ses rapports avec d'autres parties de la même entité juridique.

2.3. Direction et personnel (ISO 14065:2013 section 6.1)

2.3.1. L'organisme de vérification doit établir, mettre en œuvre et documenter une méthode permettant d'évaluer les compétences des membres de l'équipe de vérification par rapport aux critères de compétence décrits dans les normes ISO 14065:2013 et ISO 14066:2011 et dans les sections 2.4, 2.5 et 2.6 du présent Appendice.

2.3.2. L'organisme de vérification doit tenir des enregistrements pour démontrer les compétences de l'équipe et du personnel de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du présent Appendice.

2.4. Compétences du personnel (ISO 14065:2013 section 6.2)

L'organisme de vérification doit :

a) identifier et sélectionner le personnel d'une équipe compétente pour chaque mission ;

b) s'assurer que la composition de l'équipe de vérification est adéquate pour le domaine aéronautique de la mission ;

c) s'assurer que l'équipe de vérification comprend, au minimum, un chef d'équipe qui sera responsable de la planification de la mission et de la gestion de l'équipe ;

d) s'assurer de la compétence continue de tout le personnel menant les activités de vérification, notamment le développement et la formation professionnels continus des vérificateurs afin de maintenir et/ou de renforcer les compétences ;

e) mener des évaluations périodiques du processus d'évaluation des compétences pour en assurer la pertinence continue pour le présent Règlement.

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

2.5.1. L'équipe de vérification dans son ensemble, et l'examinateur indépendant, doivent faire preuve des connaissances ci-après:

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

b) les exigences de vérification indiquées dans le présent Règlement, le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), incluant le seuil d'importance relative, les critères de vérification, la portée et les objectifs de la vérification, la préparation du rapport de vérification et les exigences de soumission ;

c) les critères d'admissibilité à des exemptions techniques, le champ d'applicabilité, les règles d'insertion des paires d'États, et la couverture des paires d'États concernés par le présent Volume, ainsi que la Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI ;

d) les exigences de surveillance indiquées dans le présent Règlement ;

e) les exigences nationales supplémentaires aux dispositions du présent Règlement.

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

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

2.6.1. L'équipe de vérification dans son ensemble, et l'examinateur indépendant, font 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 influer sur les estimations d'émissions de CO_2 ;

e) méthodologies de quantification des émissions de CO_2 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 Règlement, incluant les portées de la certification ;

j) connaissance de base des marchés du 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 rubriques a) à i) du 2.6.1 sont applicables.

2.6.4. Dans le cas de la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, seules les rubriques g) et i) du 2.6.1 sont applicables.

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

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

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

2.8. Utilisation de validateurs ou de vérificateurs extérieurs (ISO 14065:2013 section 6.4)

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

2.9. Sous-traitance (ISO 14065:2013 section 6.6)

2.9.1. L'organisme de vérification ne doit pas externaliser la décision finale en matière de vérification ni l'émission de l'avis de vérification.

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

2.10. Confidentialité (ISO 14065:2013 section 7.3)

L'organisme de vérification doit s'assurer qu'il dispose du consentement exprès de l'exploitant d'avions avant de soumettre à l'ANAC la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification. Le mécanisme d'autorisation d'un tel consentement doit être précisé dans le contrat entre l'organisme de vérification et l'exploitant d'avions.

2.11. Enregistrements (ISO 14065:2013 section 7.5)

L'organisme de vérification doit conserver des enregistrements sur le processus de vérification pendant une période minimale de dix (10) ans, incluant les suivants :

a) plan de surveillance des émissions du client, déclaration des émissions et rapport d'annulation d'unités d'émissions, le cas échéant ;;

b) rapport de vérification et documents internes connexes ;

c) identification des membres de l'équipe et critères de sélection de l'équipe ;

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

2.12. Accord (ISO 14065:2013 section 8.2.3)

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

a) domaine d'application de la vérification, objectifs de la vérification, niveau d'assurance, importance relative et normes de vérification pertinentes (les normes ISO 14065 et ISO 14064-3, le présent Règlement et le Manuel technique environnemental, Volume IV) ;

b) délais alloués à la vérification ;

c) flexibilité pour modifier les délais alloués, s'il y a lieu, en raison de résultats obtenus durant la vérification ;

d) conditions à remplir pour mener la vérification, telles que l'accès à tous les documents, personnel et locaux pertinents ;

e) obligation pour l'exploitant d'avions d'accepter l'audit comme témoin potentiel par les évaluateurs de l'organisme national d'accréditation ;

f) obligation pour l'exploitant d'avions d'autoriser la communication du rapport de vérification par l'organisme de vérification à l'ANAC ;

g) couverture des responsabilités.

3. Vérification des déclarations des émissions et des rapports d'annulation d'unités d'émissions

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

3.1. Niveau d'assurance (ISO 14064-3:2006 section 4.3.1)

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

3.2. Objectifs (ISO 14064-3:2006 section 4.3.2)

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

a) la déclaration sur les gaz à effet de serre est une représentation juste et exacte des émissions durant la période de déclaration des émissions et elle s'appuie sur des preuves suffisantes et appropriées ;

b) l'exploitant d'avions a surveillé, quantifié et communiqué ses émissions durant la période de déclaration des émissions, conformément aux dispositions du présent Règlement et au plan de surveillance des émissions ;

c) l'exploitant d'avions a appliqué correctement la méthode d'attribution des vols documentée dans le plan de surveillance des émissions et conformément aux dispositions du Chapitre 8.3.2.1 du présent règlement, afin d'assurer l'attribution correcte des vols d'avions loués et des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 8.3.2.1.1.2 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 carburant admissibles CORSIA utilisés aux fins de réclamation n'ont pas fait l'objet d'un échange par l'exploitant d'avions au titre d'autres régimes volontaires ou obligatoires auxquels il a participé (dans lesquels il est possible de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA), durant la période de conformité en cours, aussi bien que durant la période de conformité la précédant immédiatement ;

f) l'exploitant d'avions a surveillé, quantifié et communiqué ses réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant la période de déclaration, conformément aux dispositions du présent règlement.

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

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

b) la quantité indiquée d'unités d'émissions du CORSIA admissibles annulées est suffisante pour répondre aux exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions relatives à la période de conformité correspondante, une fois prises 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.

3.3. Domaine d'application (ISO 14064-3:2006 section 4.3.4)

3.3.1. Le domaine d'application de la vérification d'une déclaration des émissions doit dépendre 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 de la section 8.3.2.2.2;

b) les réductions d'émissions résultant de l'utilisation de carburant(s) admissible(s) CORSIA.

3.3.2. Le domaine d'application de la vérification des réclamations en échange de l'utilisation de carburant admissible CORSIA dans la déclaration des émissions doit porter 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 d'aviation 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 influer sur l'avis de vérification ; il convient cependant de l'inclure dans le rapport de vérification aux fins d'examen ultérieur par l'Autorité ;

c) Évaluation du risque de vérification, avec changements appropriés au plan de vérification ;

d) Le fait de déterminer si l'accès aux informations internes et externes pertinentes permet d'accorder une confiance suffisante à chacune des réclamations en échange de l'utilisation de carburant admissible CORSIA. Dans les cas où la preuve de durabilité ou le volume de carburant durable utilisé aux fins de réclamation sont considérés comme inappropriés ou insuffisants, des informations supplémentaires seront demandées directement au producteur de carburant, le contact direct avec ce dernier étant facilité par l'exploitant d'avions.

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

3.4. Importance relative (ISO 14064-3:2006 section 4.3.5)

3.4.1. Lorsqu'il effectue la vérification d'une déclaration des émissions, l'organisme de vérification doit appliquer 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 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1** 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 8.3.2.**1.1.2** et à la section 8.3.2.**2.1** égales ou inférieures à 500 000 tonnes de CO2.

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

3.5. Généralités (ISO 14064-3:2006 section 4.4.1)

Avant d'établir l'approche de la vérification, l'organisme de vérification doit évaluer les risques d'écart et de non-conformité, ainsi que la probabilité qu'ils aient des conséquences importantes sur la base d'une analyse stratégique des informations de l'exploitant d'avions relatives à ses émissions de gaz à effet de serre (Le document obligatoire de l'IAF pour l'application de l'ISO 14065: 2013, Numéro 2 (IAF MD 6:2014) contient les définitions de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques.). Selon les informations obtenues durant la vérification, l'organisme de vérification doit réviser l'évaluation du risque et modifier ou reprendre les activités de vérification.

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

3.6.1. L'équipe de vérification doit établir le plan de vérification en se fondant sur l'analyse stratégique et l'évaluation des risques. Le plan de vérification doit inclure 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 doit tenir compte de l'évaluation des risques et de la nécessité d'établir un avis de vérification dont la fiabilité est satisfaisante.

3.6.2. Le plan de vérification doit inclure les éléments ci-après :

a) rôles, responsabilités et qualifications des membres de l'équipe de vérification ;

b) toute ressource extérieure requise ;

c) calendrier des activités de vérification ;

d) plan d'échantillonnage, notamment les processus, les mesures de contrôle et les renseignements à vérifier, ainsi que les détails de l'évaluation des risques menée pour déterminer ces éléments.

3.7. Plan d'échantillonnage (ISO 14064-3:2006 section 4.4.3)

3.7.1. Le plan d'échantillonnage doit inclure 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.

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

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

3.8.1. L'équipe de vérification doit confirmer que les données ont été recueillies conformément au plan approuvé de surveillance des émissions et des exigences de surveillance indiquées dans le présent Règlement.

3.8.2. Conformément au plan d'échantillonnage de la déclaration des émissions, l'organisme de vérification doit mener de 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 doit, au minimum, déterminer la plausibilité des fluctuations et des tendances sur une période de temps ou entre des données comparables, et identifier et évaluer les valeurs manifestement aberrantes, les données inattendues, les anomalies et les données manquantes.

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

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

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

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

3.9.3. L'examen indépendant doit être réalisé, pour assurer que le processus de vérification s'est déroulé conformément aux normes ISO 14065:2013 et ISO 14064-3:2006 et au présent 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.

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

3.10.1. L'organisme de vérification doit soumettre une copie du rapport de vérification à l'exploitant d'avions. À la réception de l'autorisation de l'exploitant d'avions, l'organisme de vérification doit communiquer à l'ANAC 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 doit inclure les éléments ci-après :

a) noms de l'organisme de vérification et des membres de l'équipe de vérification ;

b) temps alloué (incluant les révisions et les dates) ;

c) portée de la vérification ;

d) principaux résultats de l'évaluation de l'impartialité et de l'évitement de conflit d'intérêts ;

e) critères pour la vérification de la déclaration des émissions ;

f) Informations et données sur l'exploitant d'avions utilisées par l'organisme de vérification pour recouper les données et exécuter d'autres activités de vérification ;

g) principaux résultats de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques ;

h) description des activités de vérification entreprises, lieu où chacune de ces activités a été menée (sur place ou à l'extérieur) et résultats des vérifications du système d'information et des mesures de surveillance des émissions de CO_2 ;

i) description de l'échantillonnage et des tests des données, incluant les enregistrements ou les preuves soumis à l'échantillonnage, taille de l'échantillon, et méthodes d'échantillonnage ;

j) résultats de tous les échantillonnages et des tests, incluant les recoupements ;

k) conformité au plan de surveillance des émissions ;

l) tout cas de non-conformité du plan de surveillance des émissions aux dispositions du présent règlement ;

m) cas de non-conformité et écart constatés (incluant la solution appliquée) ;

n) conclusions sur la qualité et l'importance relative des données ;

o) conclusions sur la vérification de la déclaration des émissions ;

p) conclusions sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions ;

q) justifications de l'avis final formulé par l'organisme de vérification ;

r) résultats de l'examen indépendant et le nom de l'examinateur indépendant ;

s) s) avis de vérification final.

3.10.2. Durant la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, seules les rubriques 3.10.1 a), b), c), d), f), g), h), m), p), q), r) et s) doivent être applicables.

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

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

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

3.11.1. À la demande de l'ANAC, l'organisme de vérification doit lui communiquer, sur une base confidentielle, les documents internes de la vérification.

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

SUPPLÉMENTS

SUPPLÉMENT A — PROCEDURES D'ATTRIBUTION

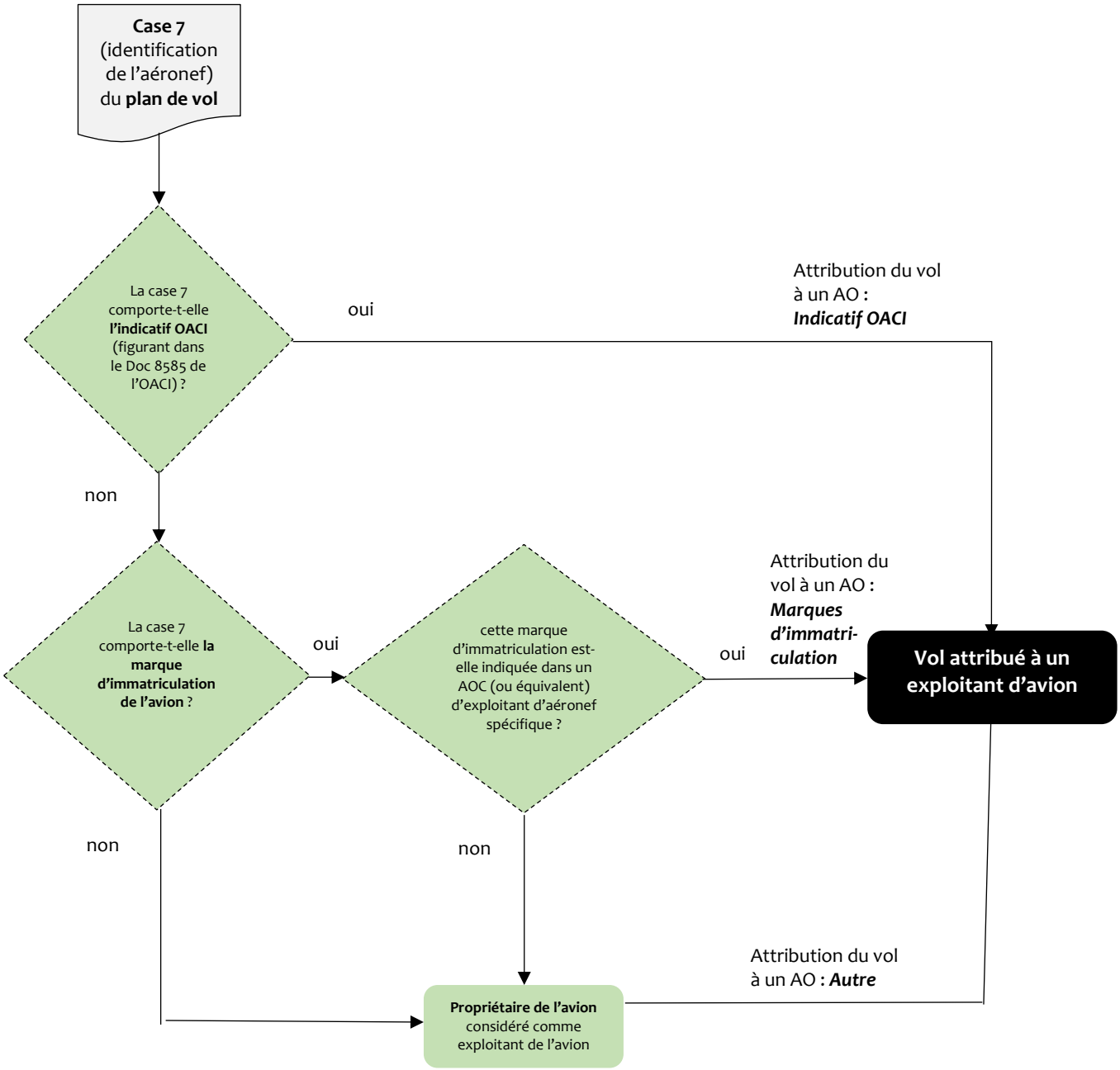

Figure A-1. Procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions

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

SUPPLÉMENT B — APPLICABILITE DES EXIGENCES DE MRV AUX VOLS INTERNATIONAUX

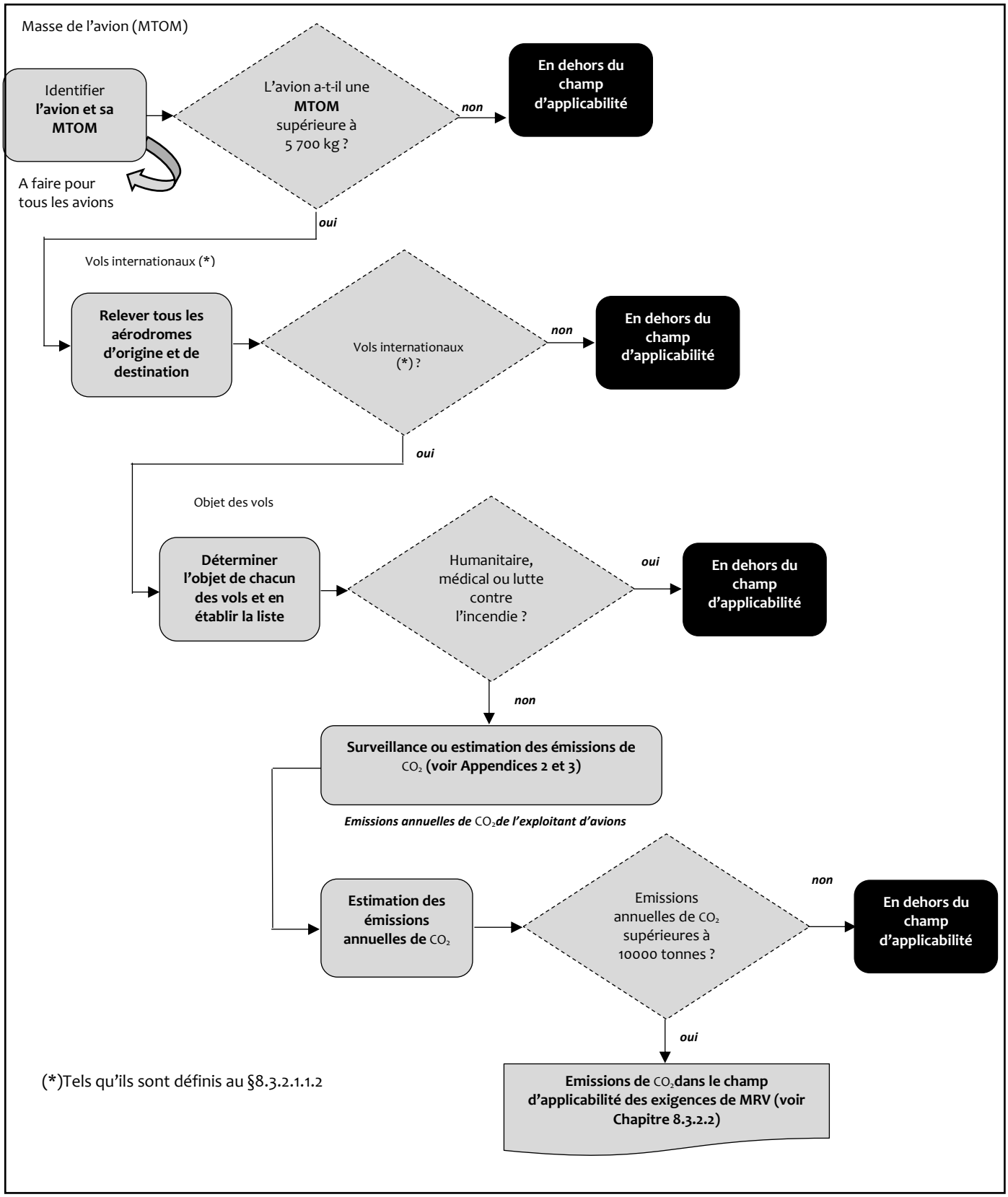

Figure B-1. Détermination de l'applicabilité du Chapitre 2 de la Partie 2 aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis dans le § 1.1.2 du Chapitre 1, Partie 2 (pour les exigences de MRV)

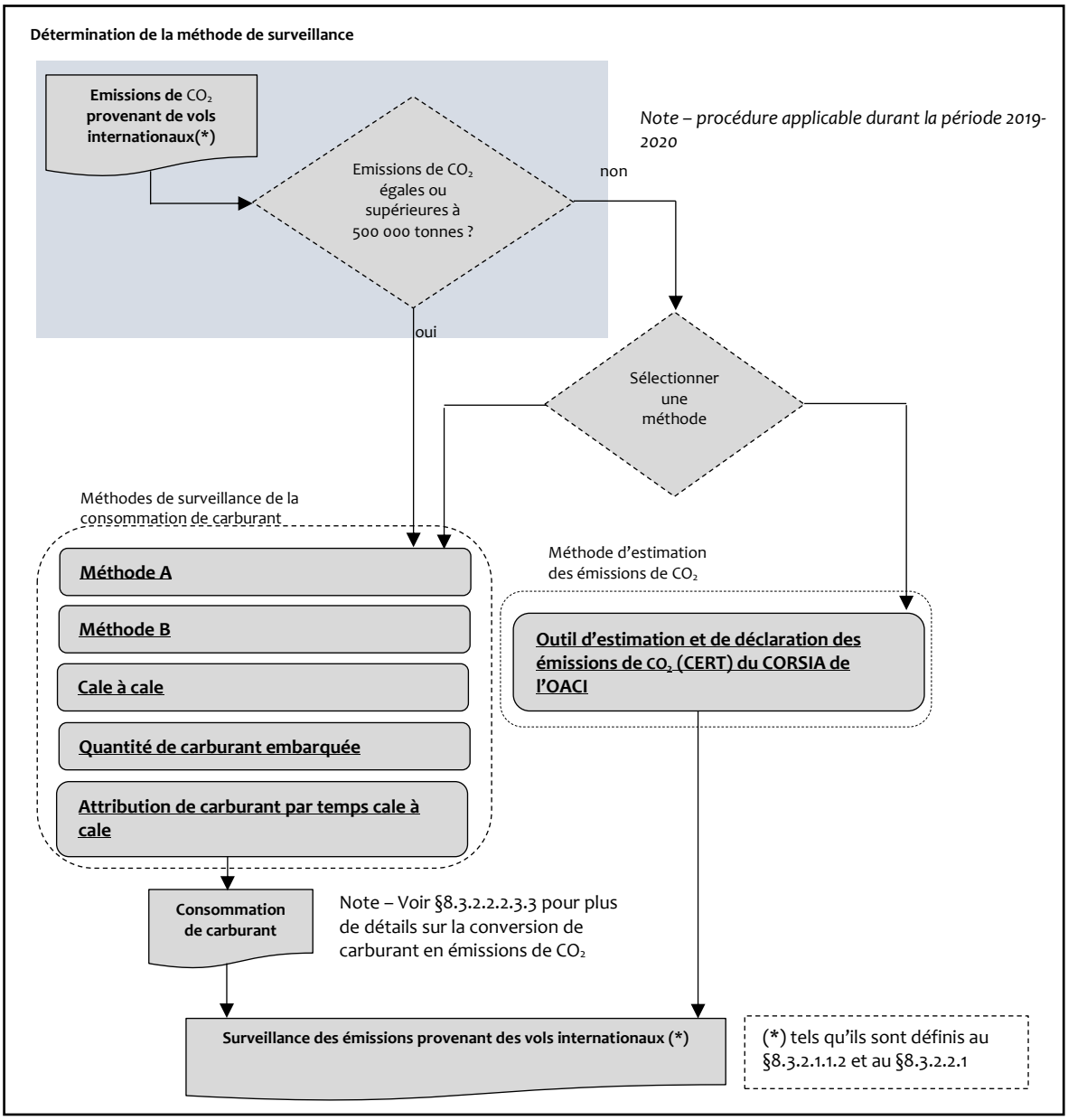

Figure B-2. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020

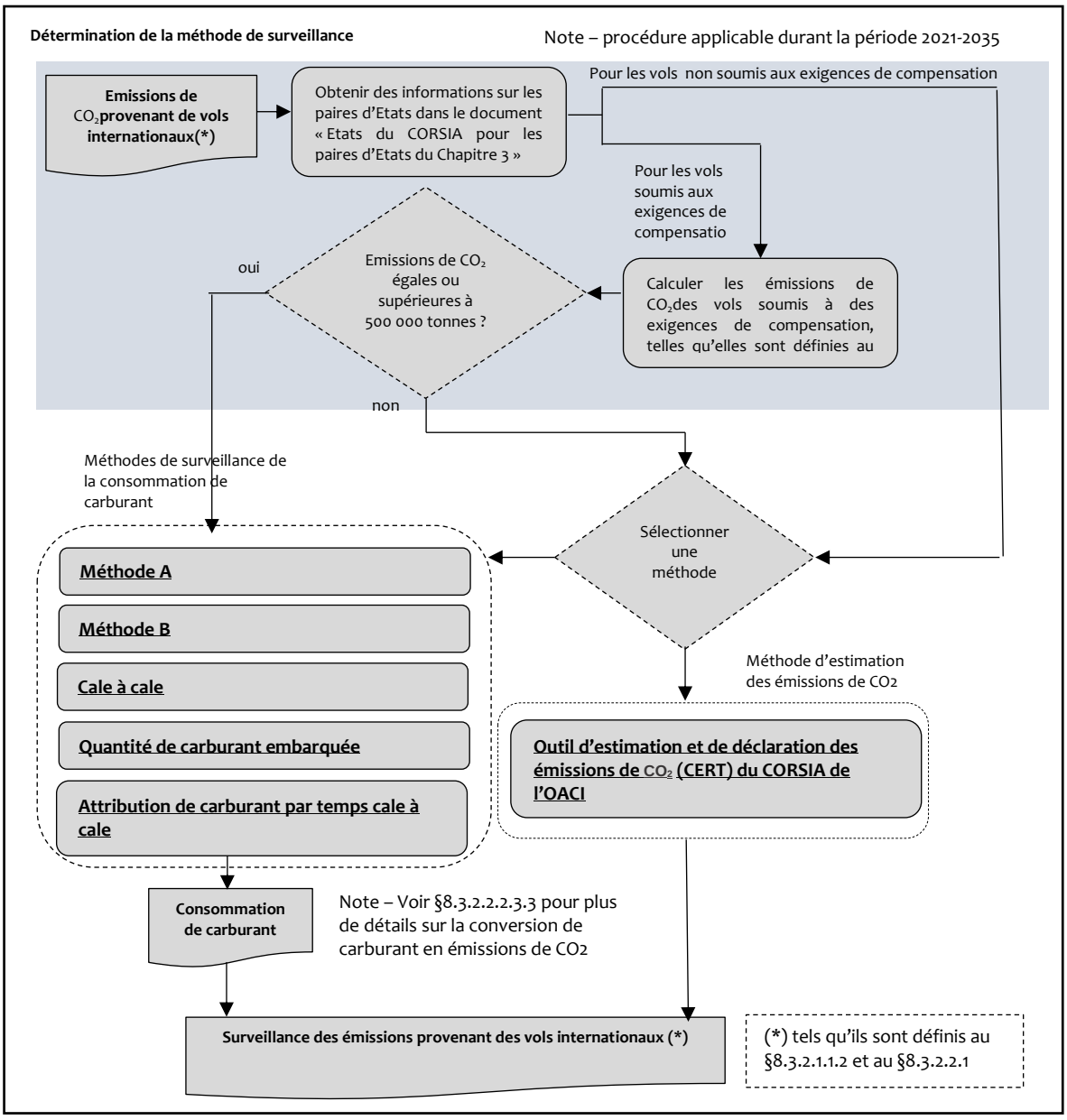

Figure B-3. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité (2021-2035)

SUPPLÉMENT C — PROCEDURES DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

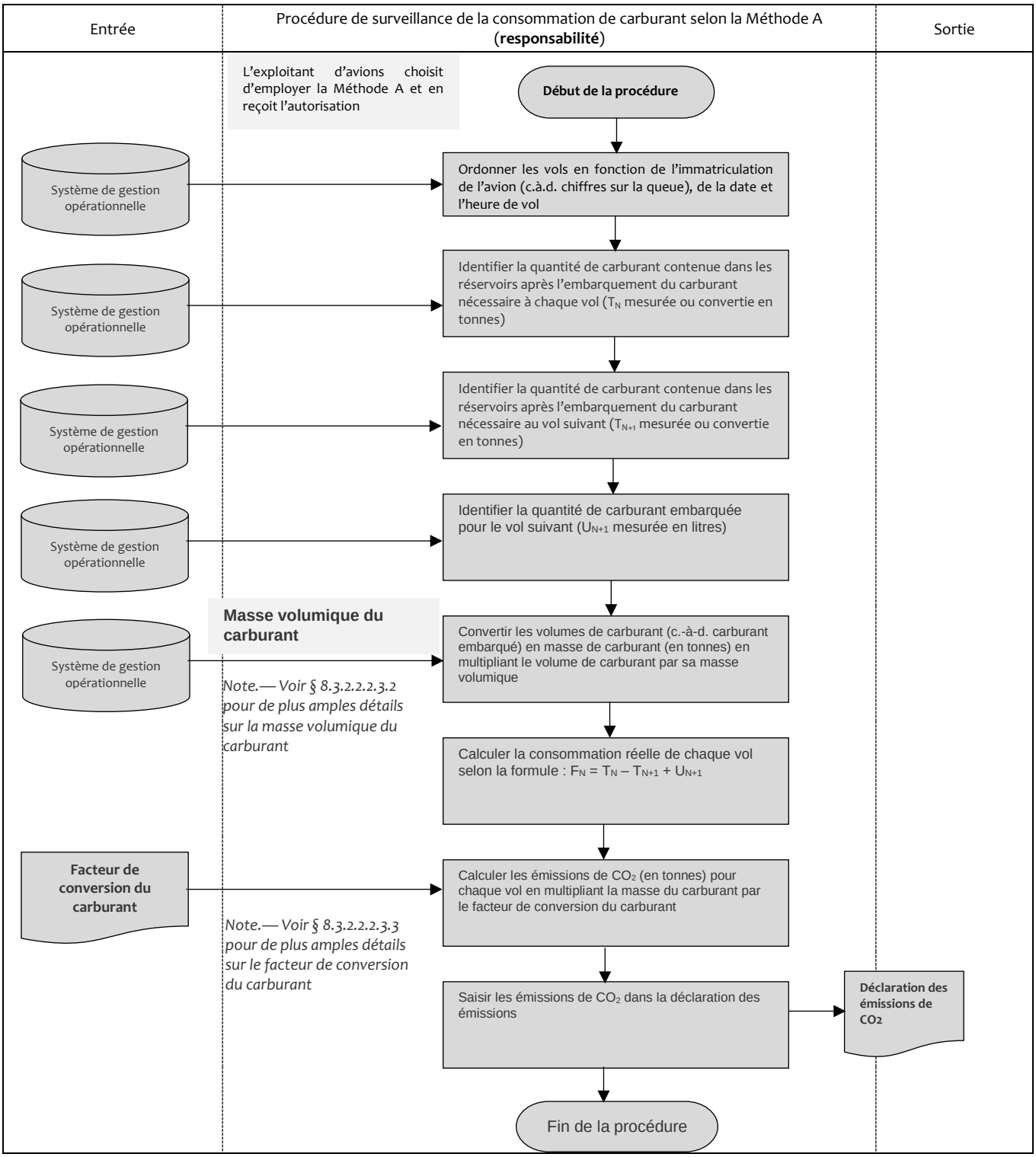

Figure C-1. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode A

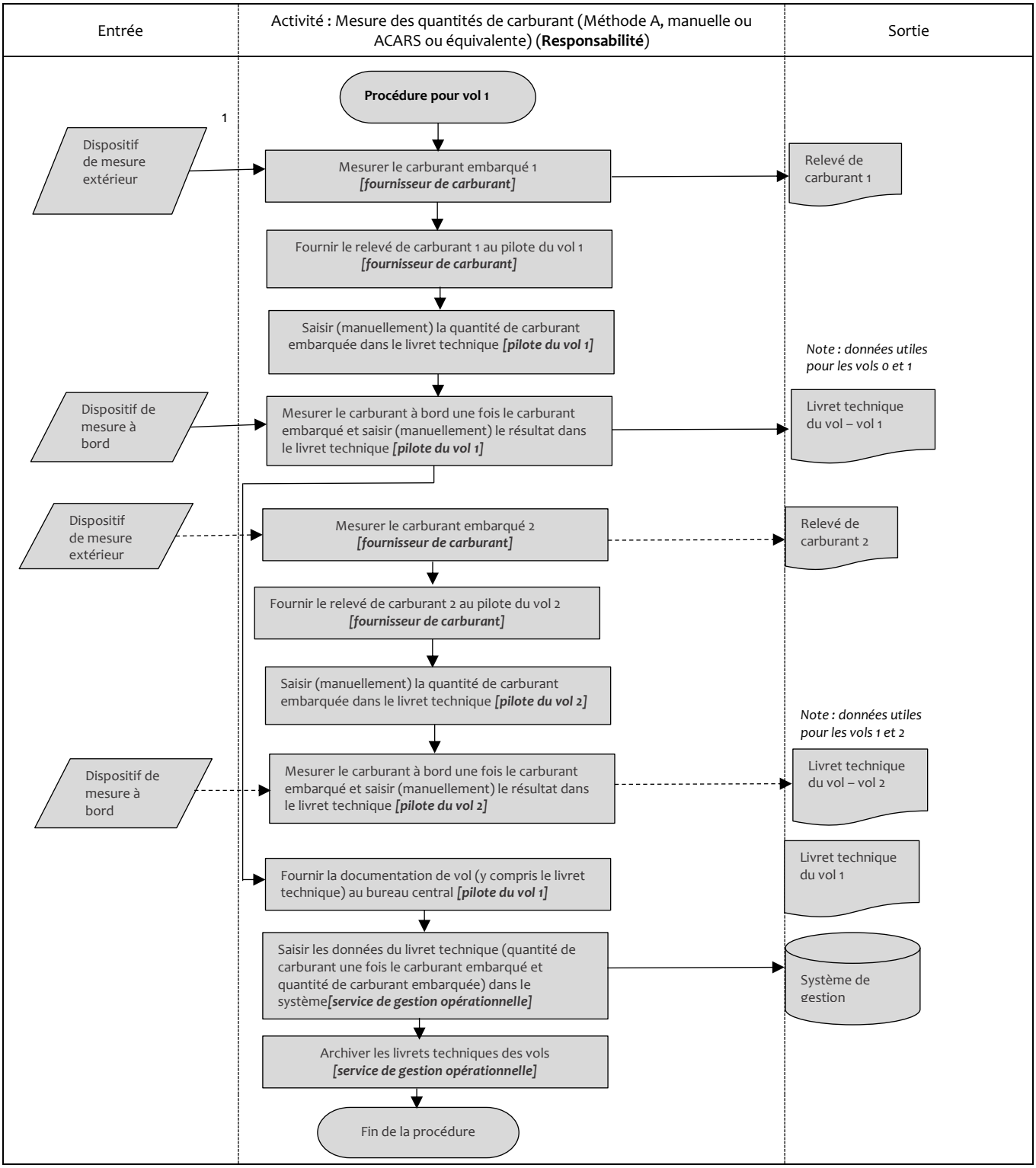

Figure C-2. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode A avec la quantité de carburant embarquée fournie par le fournisseur de carburant

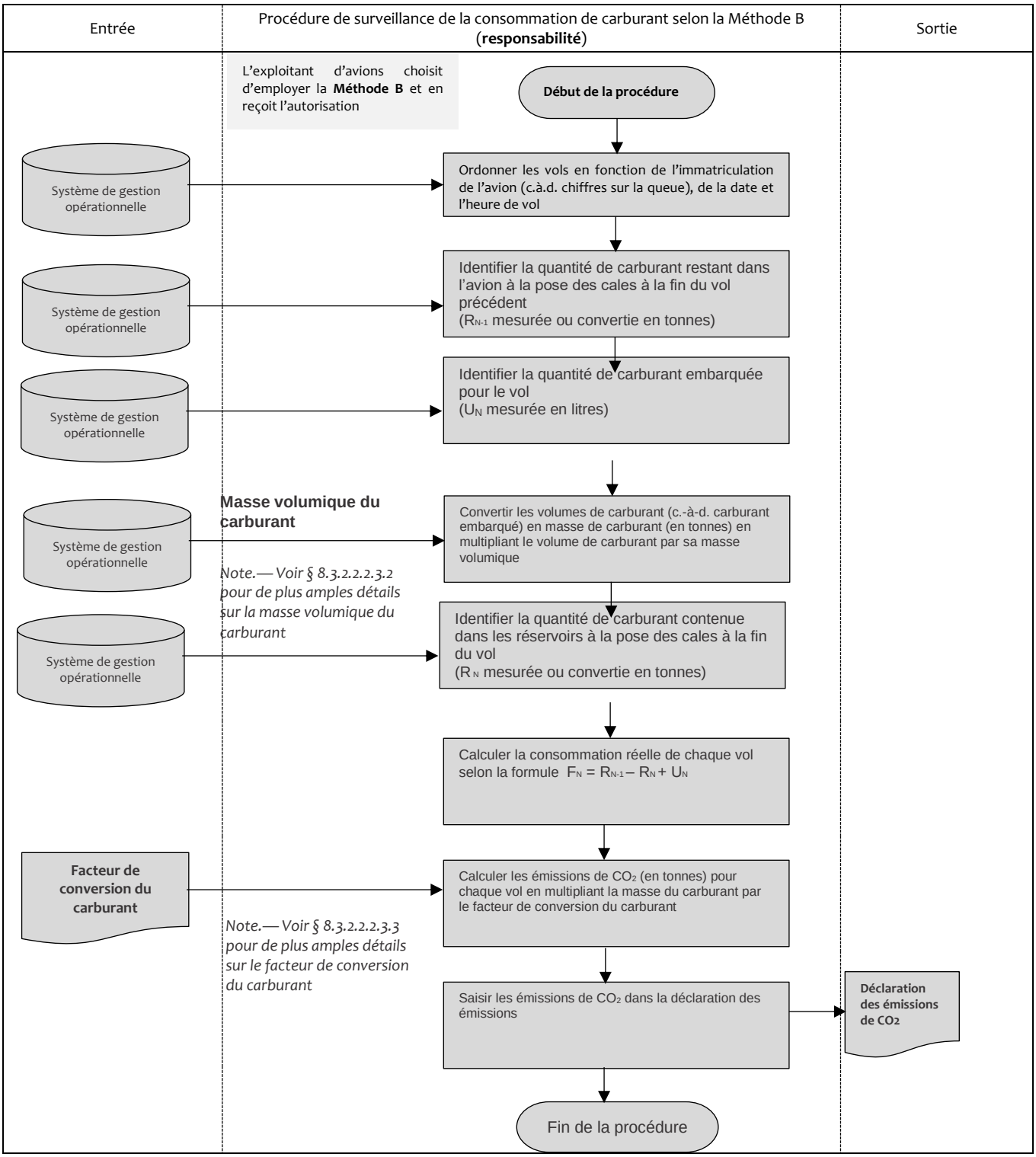

Figure C-3. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B

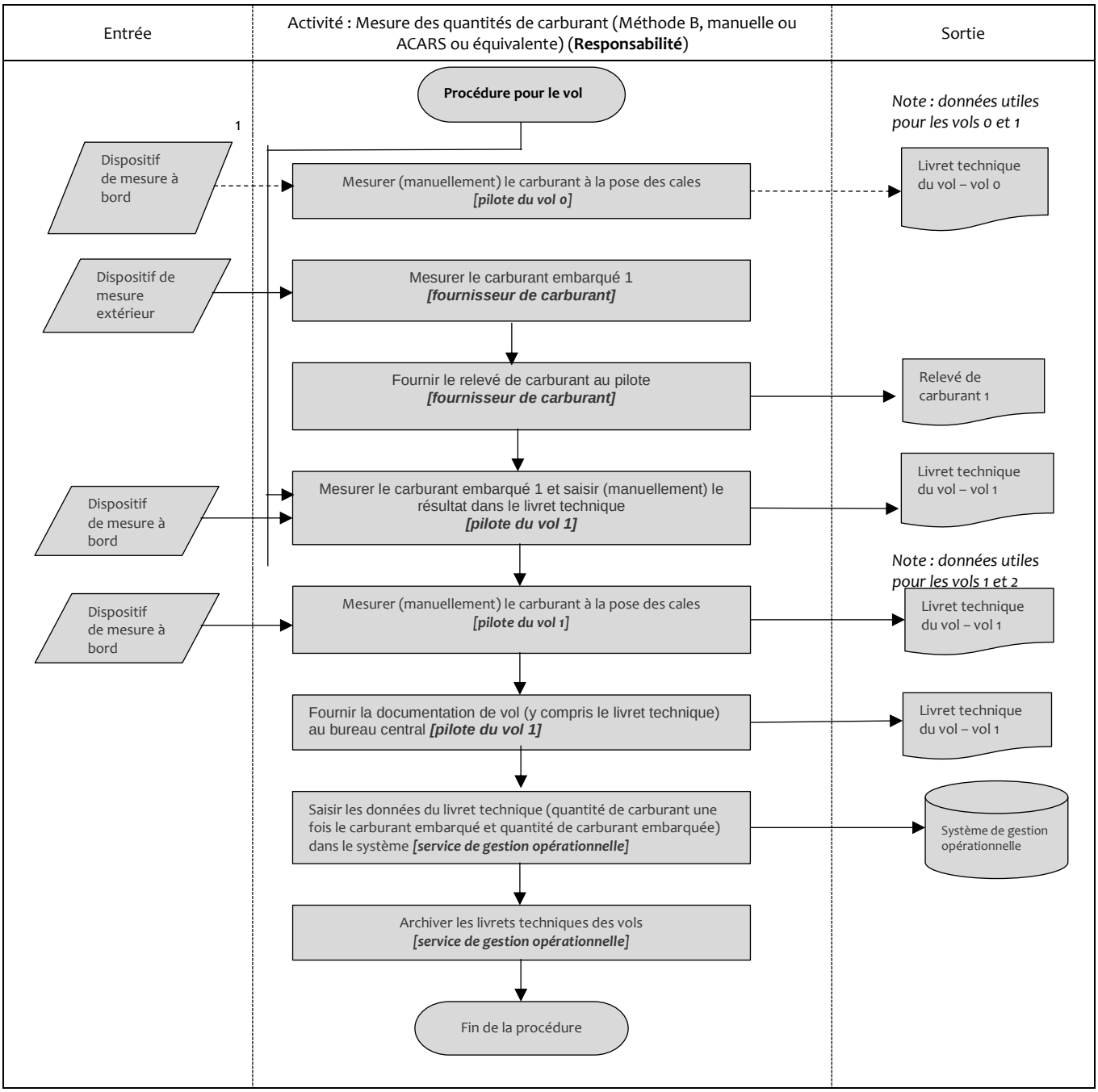

Figure C-4. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode B avec la quantité de carburant embarquée (procédure manuelle)

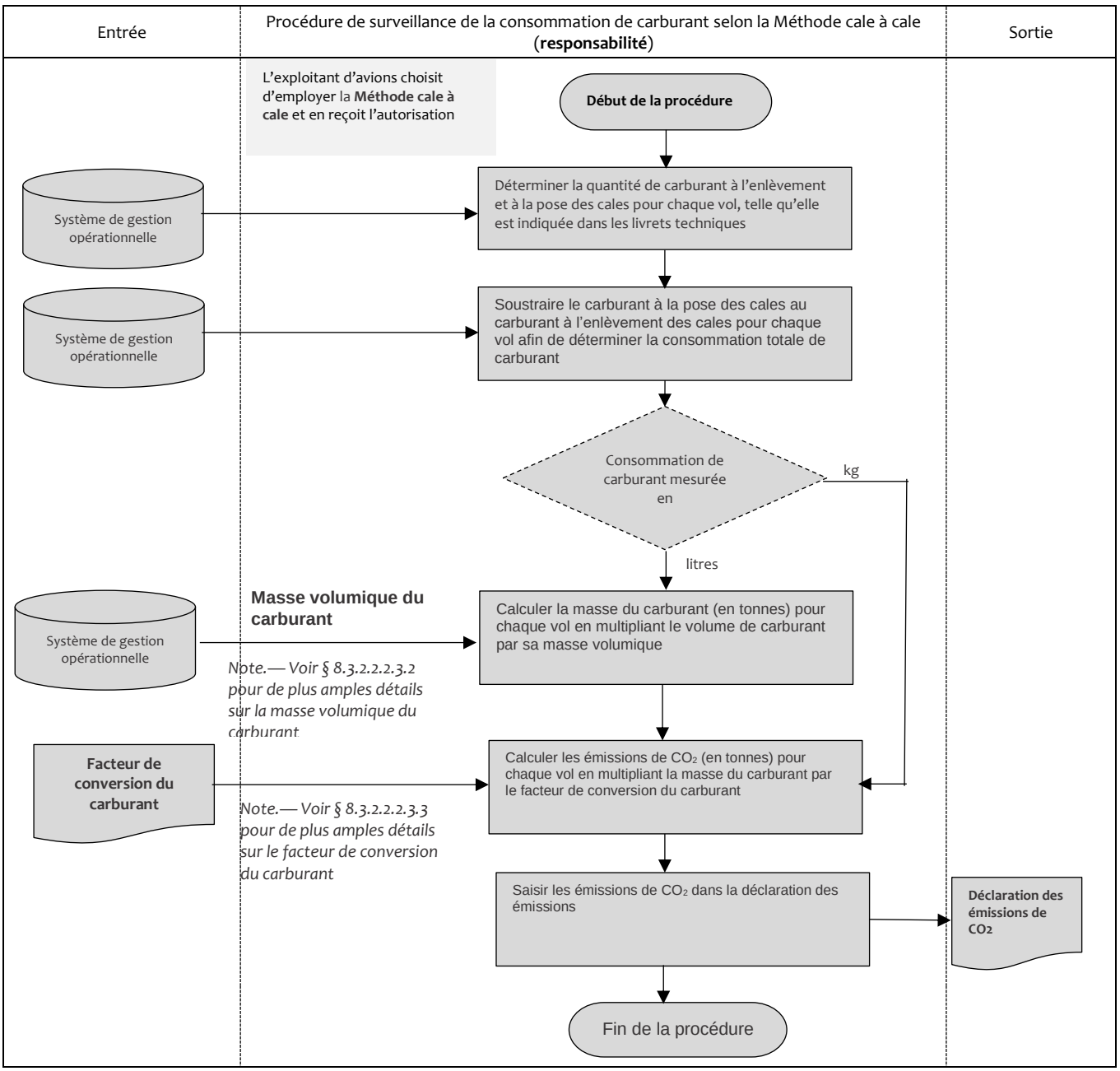

Figure C-5. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode cale à cale

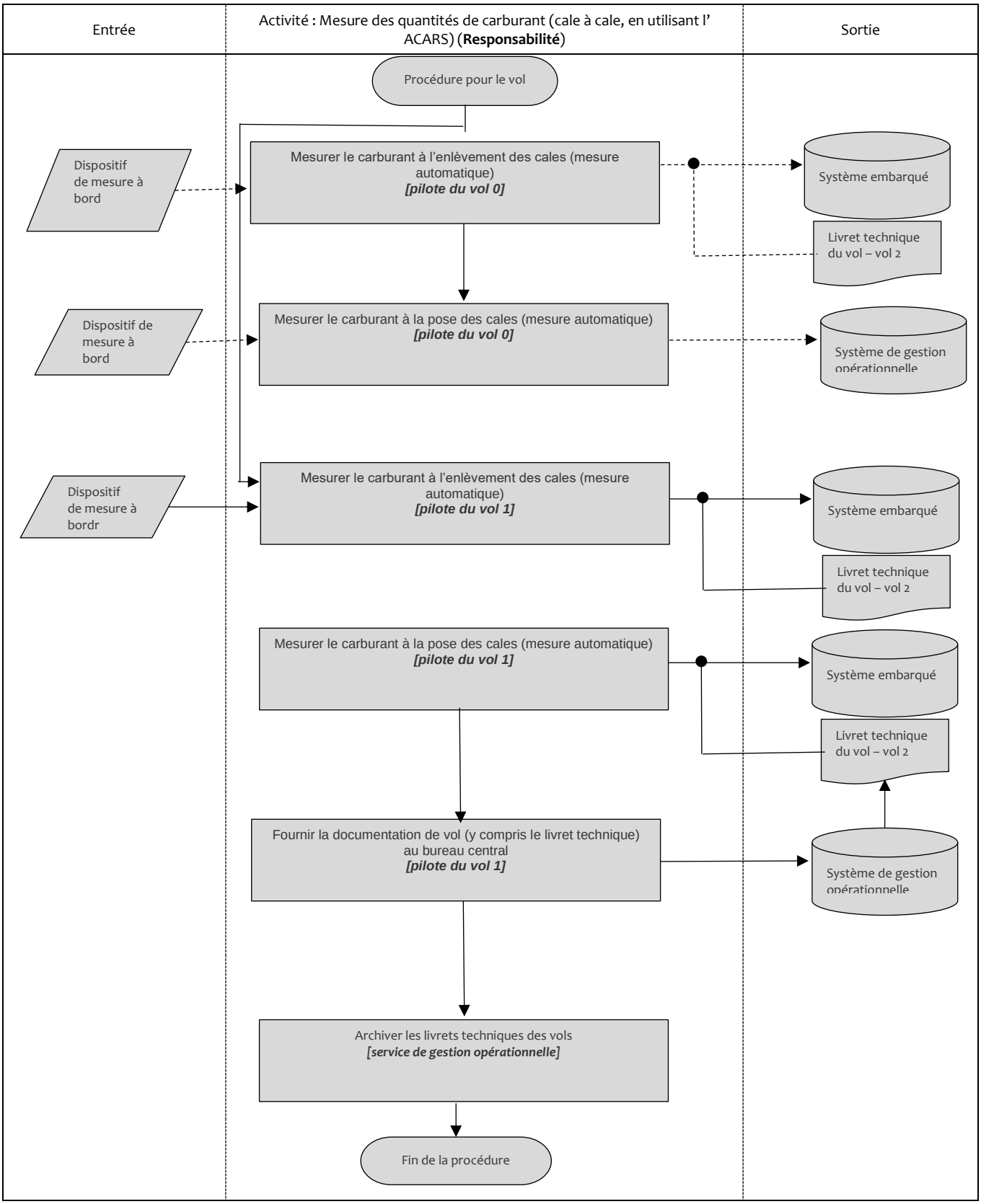

Figure C-6. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode cale à cale

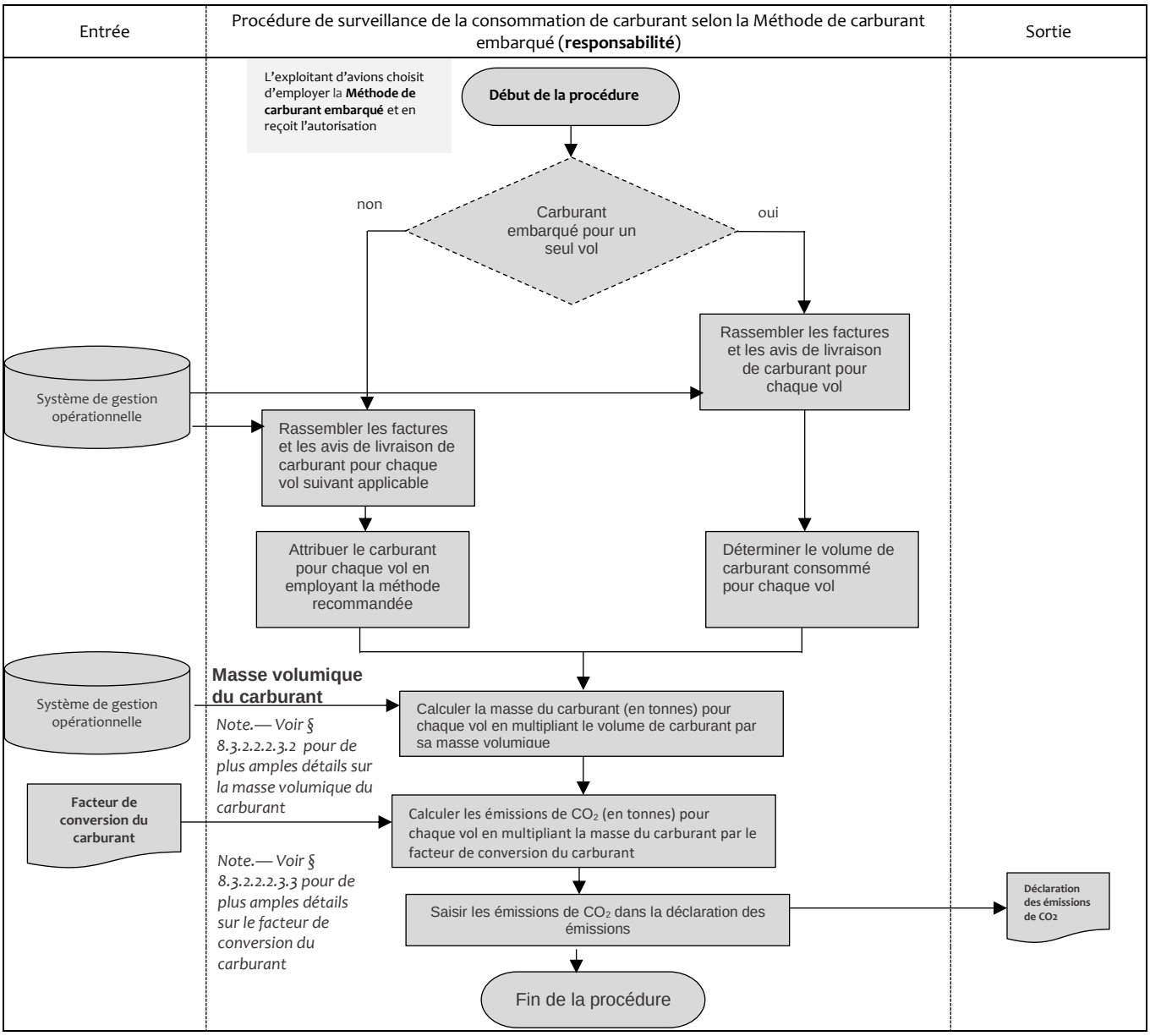

Figure C-7. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode de calcul de la quantité de carburant embarquée

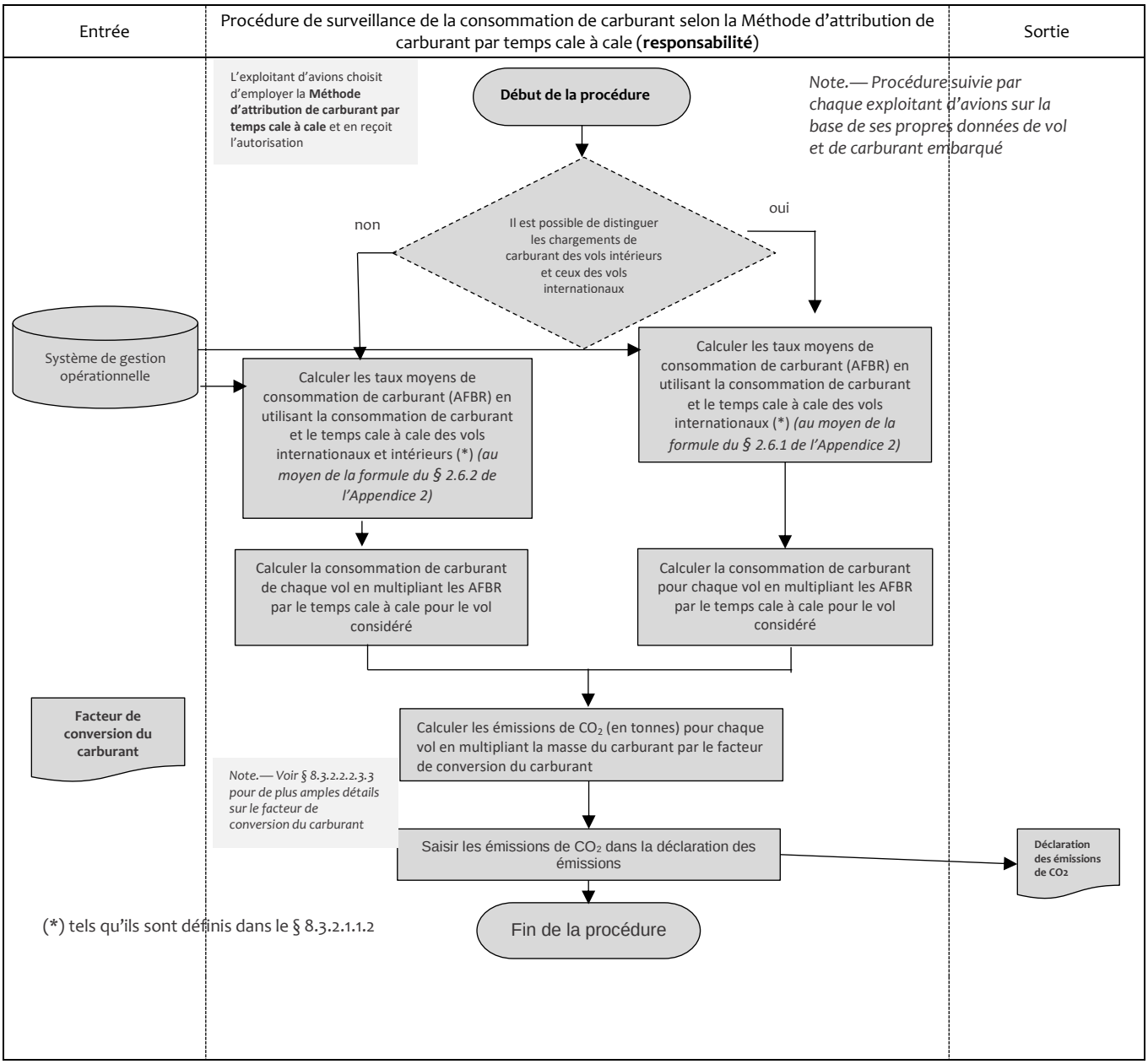

Figure C-8. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale

— FIN —