N° 00835/ANACIM/DG

Dakar, le 18 MARS 2024

Analyse : Décision portant approbation de des amendements n°4, 2, 1 et 1 respectivement des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) n° 16 – Volume I, II, III et IV

LE DIRECTEUR GENERAL ;

VU la Constitution ;
VU la Convention de Chicago relative à l'Aviation civile internationale ;
VU la loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile ;
VU le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 en son article premier ;
VU le décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le Cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal ;
VU le décret 2021-474 du 21 avril 2021 portant nomination du Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie ;
VU l'arrêté n° 03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
VU la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal ;
VU la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal (CARAS) ;
VU la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation civile ;
VU la décision n° 000161/ANACIM/DG/ du 18 janvier 2019 portant approbation de la cinquième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal et documents associés ;
VU le rapport relatif à la session de la Commission d'Amendement des Règlements aéronautiques et Documents associés du 26 au 28 décembre 2023.

DECIDE :

Article premier. – Sont approuvés les amendements n°4, 2, 1 et 1 respectivement des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) n° 16 – Volume I, II, III et IV.

.../...

Article 2. – Les amendements du RAS 16 – volumes I, II et III validés par l'article premier ci-dessus sont applicables depuis le 01 janvier 2021. Les amendements du RAS 16 – volume IV validés par l'article premier ci-dessus sont applicables depuis le 01 janvier 2024.

Article 3. - Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Sidy GUEYE

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N° 16

(RAS 16)

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Volume IV

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

Deuxième Edition Novembre 2023

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL Nº 16

(RAS 16)

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Volume IV

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

Deuxième Edition Novembre 2023

AMENDEMENTS

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par

Tableau A. Amendements du RAS 16 volume IV

Amendement	Origine	Objet	Dates : – adoption – entrée en vigueur – application

RÉFÉRENCES

- Annexe 16 Volume IV, première édition, octobre 2018.
- Annexe 16 Volume IV, deuxième édition, juillet 2023.

TABLES DES MATIÈRES

AMENDEMENTS 3

Tableau A. Amendements du RAS 16 volume IV 4

RÉFÉRENCES 5

PARTIE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS 9

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS 9

CHAPITRE 2. ABRÉVIATIONS ET UNITÉS 11

PARTIE 2. RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) 12

CHAPITRE 1. ADMINISTRATION 12

1.1. Attribution de vols internationaux à un exploitant 12

1.2. Attribution d'un exploitant d'avions à un Etat. 12

1.3. Etat 13

1.4. Tenue des enregistrements 13

1.5. Périodes de conformité et calendrier 14

1.6. Procédures équivalentes 14

CHAPITRE 2. SURVEILLANCE, DECLARATION ET VERIFICATION (MRV) DES EMISSIONS ANNUELLES DE CO_2 DES EXPLOITANTS D'AVIONS 15

2.1. Applicabilité des exigences de MRV 15

2.2. Surveillance des émissions de CO_2 15

2.3. Déclaration des émissions de CO_2 19

2.4. Vérification des émissions de CO_2 20

2.5. Données manquantes 22

2.6. Correction des erreurs dans les déclarations des émissions 22

CHAPITRE 3. — EXIGENCES DE COMPENSATION DES ÉMISSIONS DE CO_2 PROVENANT DE VOLS INTERNATIONAUX ET RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS PAR L'UTILISATION DE CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA 24

3.1. Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO_2 24

3.2. Exigences de compensation des émissions de CO_2 24

3.3. Réductions des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA 27

3.4. Exigences de compensation totales finales des émissions de CO_2 pour une période de conformité donnée avec réductions des émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA 27

CHAPITRE 4. — UNITÉS D'ÉMISSIONS 29

4.1. Applicabilité des unités d'émissions 29

4.2. Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA 29

4.3. Rapport d'annulation d'unités d'émissions 29

4.4. Vérification des rapports d'annulation d'unités d'émissions 30

APPENDICE 1. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES 32

1. Introduction 32

2. Périodes de conformité et calendrier 32

APPENDICE 2. METHODE DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT 59

1. Introduction 59

2. Méthodes de surveillance de la consommation de carburant 59

APPENDICE 3. METHODES ET OUTILS D'ESTIMATION ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO_2 65

1. Introduction 65

2. Outil OACI d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA .. 65

APPENDICE 4. PLANS DE SURVEILLANCE DES ÉMISSIONS 67

1. Introduction 67

2. Contenu des plans de surveillance des émissions 67

APPENDICE 5. DÉCLARATION 72

1. Introduction 72

2. Contenu des déclarations des émissions soumises par les exploitants d'avions à l'Autorité 72

3. Contenu des déclarations des émissions CO_2 soumises par l'Autorité à l'OACI 78

4. Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par les exploitants d'avions à l'Autorité 81

5. Contenu des rapports d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'Autorité à l'OACI 82

APPENDICE 6. VÉRIFICATION 84

1. Introduction..... 84

2. Organisme de vérification 84

3. Vérification des déclarations des émissions et des rapports d'annulation d'unités d'émissions 87

4. ORGANISME NATIONAL D'ACCRÉDITATION 91

Supplément A – Procédures d'attribution 92

Supplément B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux 94

Supplément C – Procédures de surveillance de la consommation de carburant 97

PARTIE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

CHAPITRE 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) **Autorité.** Autorité de l'Aviation civile (ANACIM).

(4) **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.

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

(6) **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.

(7) **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.

(8) **Equipe 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.

(9) **Etat de notification.** Etat 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.

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

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

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

(13) **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.

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

(15) **Organisme national d'accréditation.** Organisme agréé par un Etat qui atteste qu'un organisme de

vérification est compétent pour offrir des services de vérification spécifiques.

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

(17) **Paire d'Etats.** Groupe de deux Etats composé d'un Etat de départ ou de ses territoires et d'un Etat d'arrivée ou de ses territoires.

(18) **Partenariat administratif.** Délégation d'un Etat à un autre Etat ou à d'autres Etats de tâches administratives indiquées dans le présent volume.

(19) **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 Etat communique des renseignements requis. La période de déclaration correspondant à un vol est établie en fonction de l'heure de départ (UTC).

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

(21) **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.

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

(23) **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.

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

(25) **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.

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

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

† Applicable jusqu'au 25 novembre 2026

‡ Applicable à compter du 26 novembre 2026

CHAPITRE 2. ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

Dans le Volume IV du présent règlement, les 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
CEI	Commission électrotechnique internationale
CERT	Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 de l'OACI
CO_2	Dioxyde de carbone
CO_{2e}	Equivalent 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
MRV	Surveillance, déclaration et vérification
MJ	Mégajoule
OACI	Organisation de l'Aviation civile internationale
TKP	Tonne-kilomètre payante

Unités hors SI

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

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

Quantité spécifique	*Unité*	*Symbole*	*Définitions (en termes d'unités SI)*
masse	tonne	t	1 t = 10^3 kg
temps	heure	H	1 h = 60 min = 3 600 s
volume	litre	L	1 L = 1 dm^3 = 10^{-3} m^3

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

CHAPITRE 1. ADMINISTRATION

Les dispositions 1.1 à 1.6 s'appliquent aux classifications définies dans le présent volume. (Voir également l'appendice 1 pour d'autres renseignements sur les procédures administratives).

1.1. Attribution de vols internationaux à un exploitant

1.1.1. L'exploitant d'avions identifie les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **12** et au **2.1**, qui lui sont attribués selon la méthode décrite au **1.1.2** et au **1.1.3**.
Deux ou plusieurs vols consécutifs effectués sous le même numéro de vol sont considérés comme des vols distincts aux fins du présent volume.

1.1.2. Aux fins du présent volume, un vol international est défini comme l'exploitation d'un avion depuis son décollage d'un 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.

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 est attribué à l'exploitant d'avions à qui cet indicatif a été assigné ;

b) **Marques d'immatriculation :** Lorsque la case 7 (identification de l'aéronef) du plan de vol contient la marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation d'un avion qui est explicitement indiquée dans un permis d'exploitation aérienne (PEA ou AOC), ou l'équivalent, émis par un État, ce vol est 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 en 1.1.3 a) ou b), ce vol est attribué au propriétaire de l'avion qui est alors considéré comme l'exploitant de l'avion.

1.1.4. À la demande de l'État dans lequel l'avion est immatriculé, les propriétaires d'avions identifiés selon la méthode décrite en **1.1.3 c)** doivent fournir tous les renseignements nécessaires à l'identification du véritable exploitant d'avions assurant le vol.

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

1.1.6. L'Autorité veille à l'attribution correcte d'un vol international effectué au départ d'un aérodrome situé sur le territoire du Sénégal à un exploitant d'avions, selon la méthode indiquée en **1.1.3** et effectue les vérifications d'ordre de grandeur requises pour assurer que les données communiquées sont complètes, comme il est décrit en **2.4.1.6**.

1.2. Attribution d'un exploitant d'avions à un Etat.

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

1.2.2. L'Autorité veille à ce qu'un exploitant d'avions soit correctement attribué au Sénégal selon la méthode décrite au **1.2.4**.

1.2.3. L'Autorité 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 en **1.2.2**.

1.2.4. Les exploitants d'avions attribués au Sénégal, et qui doivent s'acquitter de leurs obligations aux termes du présent volume, sont ceux qui remplissent 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 Sénégal en tant que personne morale ou en tant que personne physique résident et enregistrée au Sénégal.

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

1.2.6. L'exploitant d'avions disposant d'une filiale en propriété exclusive enregistrée aussi légalement au Sénégal peut être traité comme un exploitant d'avions consolidé unique responsable de la conformité aux dispositions du présent volume, sous réserve d'approbation de l'Autorité. 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.

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

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

1.3. Etat

1.3.1. L'Autorité 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 exigences applicables figurant dans le présent volume.

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

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

1.3.4. (Réservé).

1.3.5. L'Autorité, lorsqu'Elle reçoit le soutien de capacité, veille à ce que les exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal soient avisés des dispositions administratives avant le début du partenariat administratif et de toutes modifications éventuelles par la suite.

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

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

1.4. Tenue des enregistrements

1.4.1. L'exploitant d'avions tient, pendant une période de dix (10) ans, des enregistrements démontrant la conformité aux exigences des chapitres 2, 3 et 4 de la présente Partie.

1.4.2. L'exploitant d'avions tient 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.

1.4.3. L'Autorité 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.

1.5. Périodes de conformité et calendrier

L'Autorité et les exploitants d'avions se conforment aux exigences des Chapitres 2, 3 et 4 de la présente Partie, comme le prévoit le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

1.6. Procédures équivalentes

L'application de procédures équivalentes par un exploitant attribué au Sénégal en **1.2**, au lieu des procédures spécifiées dans le présent volume, doit être approuvée par l'Autorité. A cet effet, l'exploitant doit démontrer que les procédures équivalentes satisfont aux prescriptions du présent Volume.

CHAPITRE 2. SURVEILLANCE, DECLARATION ET VERIFICATION (MRV) DES EMISSIONS ANNUELLES DE CO_2 DES EXPLOITANTS D'AVIONS

2.1. Applicabilité des exigences de MRV

Note.- Voir également au chapitre 1, les exigences administratives de l'Autorité et de l'exploitant d'avions.

2.1.1. Les exigences du présent Chapitre s'appliquent aux exploitants d'avions qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO_2 supérieure à 10 000 tonnes par l'usage d'un ou de plusieurs avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, à partir du 1er janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

2.1.2. Pour déterminer si un vol est international ou intérieur, l'exploitant d'avions et l'Autorité peuvent utiliser, aux fins du présent Volume, le Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement, qui contient une liste d'aérodromes et d'États auxquels ils sont attribués. Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) contient également d'autres éléments indicatifs.

2.1.3. Les exigences du présent chapitre ne s'appliquent pas aux vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, qui précèdent ou qui suivent un vol humanitaire, médical ou de lutte contre l'incendie, si ces vols sont effectués avec le même avion et qu'ils sont nécessaires à l'exécution des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre l'incendie connexes, ou au repositionnement ultérieur de l'avion pour l'activité suivante. L'exploitant d'avions devra présenter des preuves à l'appui de telles activités à l'organisme de vérification ou, sur demande, à l'Autorité.

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 **2.1.1** et du **2.1.3**.

2.1.5. Lorsque les émissions annuelles de CO_2 des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, d'un exploitant d'avions attribué au Sénégal, se rapprochent du seuil, tel qu'il est défini au **2.1.1** et au **2.1.3**, l'exploitant prend contact avec l'Autorité pour demander des instructions. De même, l'Autorité assure la surveillance des exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal 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 CO_2 sont inférieures au seuil peut décider de prendre contact volontairement avec l'Autorité.

Toutefois, un exploitant d'avions attribué au Sénégal qui remplissait les conditions d'applicabilité l'année précédente mais ne les remplit pas pour l'année considérée notifie ce fait à l'Autorité.

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

2.2. Surveillance des émissions de CO_2

2.2.1. Admissibilité des méthodes de surveillance

2.2.1.1. L'exploitant d'avions, attribué au Sénégal, surveille et enregistre sa consommation de carburant pour des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **2.1**, conformément à une méthode de surveillance admissible, telle qu'elle est définie au **2.2.1.2** et au **2.2.1.3**, et approuvée par l'Autorité. 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.

2.2.1.2. Période 2019-2020

2.2.1.2.1. L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **2.1**, sont égales ou supérieures à 500 000 tonnes, applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'appendice 2.

2.2.1.2.2. L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **2.1**, sont inférieures à 500 000 tonnes, soit applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, soit utilise l'outil d'estimation et de

déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux appendices 2 et 3.

2.2.1.2.3. Si les émissions annuelles de CO_2 provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **2.1**, dépassent le seuil de 500 000 tonnes en 2019, l'Autorité permet à l'exploitant d'avions, à sa discrétion, de continuer à utiliser en 2020 la même méthode de surveillance choisie conformément aux dispositions du **2.2.1.2.2**.

2.2.1.2.4. L'exploitant d'avions utilisera 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 CO_2 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.

2.2.1.2.5. Si, au 1er janvier 2019, l'exploitant d'avions, attribué au Sénégal, ne dispose pas de plan de surveillance des émissions approuvé, il surveille et enregistre ses émissions de CO_2 conformément à la méthode de surveillance admissible décrite dans le plan de surveillance des émissions qu'il a soumis ou qu'il soumettra à l'Autorité.

2.2.1.2.6. Si le plan de surveillance des émissions d'un exploitant d'avions attribué au Sénégal, tel qu'il est défini au **2.2.2**, est considéré comme incomplet et/ou incompatible avec la méthode admissible de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'appendice 2, l'Autorité 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.

2.2.1.2.7. Si l'exploitant d'avions, attribué au Sénégal, 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'Autorité peut, à sa discrétion, approuver l'utilisation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI pendant une période ne dépassant pas le 30 juin 2019.

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

2.2.1.3. Période 2021-2035

2.2.1.3.1. L'exploitant d'avions, dont les émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux soumis à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au **1.1.2** et au **3.1**, sont égales ou supérieures à 50 000 tonnes, utilise 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 **1.1.2** et au **2.1**, non sujets à des exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au **3.1**, l'exploitant d'avions utilise 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 CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'appendice 3.

2.2.1.3.2. L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO_2 provenant de vols internationaux sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au **1.1.2** et au **3.1**, sont inférieures à 50 000 tonnes, soit applique une méthode de surveillance de la consommation de carburant, soit utilise l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux appendices 2 et 3.

2.2.1.3.3. Si les émissions annuelles de CO_2 provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au **1.1.2** et au **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.

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 **1.1.2** et au **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 soumet 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.

2.2.1.3.5. L'exploitant d'avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1er janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu peut utiliser soit une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites en Appendice 2, soit l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 du CORSIA (CERT) de l'OACI, décrit en Appendice 3, dans l'année où il remplit lesdites conditions pour la première fois (année y).

2.2.1.3.6. Si l'exploitant d'avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1er janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu n'a pas assez d'informations pour utiliser une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites en Appendice 2, l'Autorité approuve, à sa discrétion, l'utilisation de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI pendant une période qui ne peut dépasser le 30 juin de l'année qui suit la date à laquelle il a rempli lesdites conditions pour la première fois (année y + 1).

2.2.2. Plan de surveillance des émissions

2.2.2.1. L'exploitant d'avions, attribué au Sénégal, soumet à l'approbation de cette dernière un plan de surveillance des émissions, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1. Le plan de surveillance des émissions contient les renseignements indiqués à l'appendice 4.

2.2.2.2. Un exploitant d'avions nouveau venu soumet à l'Autorité, s'il est attribué au Sénégal, un plan de surveillance des émissions dans les trois (03) mois qui suivent la date à laquelle il remplit les critères décrits au **2.1**.

2.2.2.3. L'exploitant d'avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1er janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu soumet, dans les trois (03) mois qui suivent la date à laquelle il remplit les conditions, un plan de surveillance des émissions de ses vols internationaux, tels qu'ils sont définis au § 1.1.2.

L'Autorité approuve le plan de surveillance des émissions complet et conforme à l'Appendice 4, dans les deux (02) mois qui suivent la réception.

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

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

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

2.2.2.7. L'exploitant d'avions qui remplit les conditions des § 2.1.1 et 2.1.3 après le 1er janvier 2021 pour la première fois sans se qualifier comme nouveau venu et qui remplit les conditions du § 2.1 près de la fin

de l'année entre en contact le plus tôt possible avec l'Autorité. Il en va de même pour l'exploitant d'avions qui ne se rend pas compte qu'il remplit les conditions du § 2.1 avant le début de l'année y + 1.

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

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

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

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

2.2.3.2. L'exploitant d'avions enregistre 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.

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, détermine la quantité d'émissions de CO_2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **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, TS-1 ou le carburéacteur n° 3, 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.

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

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

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.

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.

2.3. Déclaration des émissions de CO_2

2.3.1. Déclaration de l'exploitant d'avions

2.3.1.1. L'exploitant d'avions soumet à l'Autorité, s'il est attribué au Sénégal, 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.

2.3.1.2. L'Autorité décide du niveau d'agrégation (c'est-à-dire, paire d'États ou paire d'aérodromes) selon lequel un exploitant d'avions, qui est attribué au Sénégal, lui rend compte du nombre de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** (voir Tableau A5-1, champ 7), et des émissions de CO_2 (voir Tableau A5-1, champ 8). L'Autorité informe l'exploitant d'avions qui est attribué au Sénégal, 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.

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.

2.3.1.4. L'exploitant d'avions 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, s'il est attribué au Sénégal, aux fins de soumission de renseignements à celle-ci.

2.3.1.5. Lorsque l'exploitant d'avions soumet des déclarations récapitulatives des émissions de CO_2 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **2.1**, durant la période 2019-2020, incluant ceux des exploitants d'avions auxiliaires, des données désagrégées liées à chacun des exploitants auxiliaires seront jointes à la déclaration des émissions principale.

2.3.1.6. Dans les cas particuliers où l'exploitant d'avions exploite des vols entre un nombre très limité de paires d'États qui sont soumises à des exigences de compensation, et/ou un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumises à des exigences de compensation, l'exploitant peut demander par écrit à l'État auquel il est attribué que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'avions, tel qu'il est défini au **3.2**, en indiquant les raisons pour lesquelles une telle publication serait préjudiciable à ses intérêts commerciaux. L'Autorité déterminera, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

Note. - Dans l'application de **2.3.1.6** et/ou de **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.

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

2.3.2. Déclaration de l'État

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

2.3.2.2. L'Autorité 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.

2.3.2.3. L'Autorité informe l'OACI de toutes données communiquées considérées confidentielles, conformément aux dispositions prévues au **2.3.1.6** et au **2.3.1.7**.

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

2.3.3. Déclaration des carburants admissibles CORSIA

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

2.3.3.2. L'exploitant d'avions soumet 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.

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 communique pour une période de conformité donnée les informations telles qu'elles sont décrites dans le Tableau A5-2 de l'appendice 5 concernant tous les carburants admissibles CORSIA reçus d'un mélangeur à la fin de cette période de conformité. Les informations fournies portent sur tout le processus jusqu'au point de mélange et comprennent les renseignements reçus du producteur de carburant pur (non mélangé) et celles du mélangeur de carburants.

2.3.3.4. *(Réservé).*

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 fournit tous les documents requis pour permettre à l'exploitant d'avions de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, conformément aux dispositions du chapitre 3.

2.4. Vérification des émissions de CO_2

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

2.4.1.1. L'exploitant d'avions contracte avec un organisme de vérification pour effectuer la vérification de sa déclaration annuelle des émissions.

2.4.1.2. Avant d'entrer en contact avec l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions effectue un contrôle afin de confirmer l'état d'accréditation de l'organisme aux fins du présent volume. Les ressources aidant à cette fin comprennent la liste des organismes de vérification accrédités dans les États, qui figure dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI, et les listes des organismes de vérification accrédités, avec les domaines d'application CORSIA correspondants, fournies par l'intermédiaire de l'organisme d'accréditation accréditeur.

2.4.1.3. L'exploitant d'avions effectue en interne une vérification préalable de sa déclaration des émissions avant d'en confier la vérification à un organisme de vérification.

2.4.1.4. Un organisme de vérification effectue la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2019[3], ainsi qu'aux dispositions pertinentes de la section 3 de l'appendice 6.

[3] *ISO 14064-3:2019, intitulée « Gaz à effet de serre — Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la vérification et la validation des déclarations des gaz à effet de serre ».*

2.4.1.5. À la suite de la vérification de la déclaration des émissions par l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent respectivement et de façon indépendante à l'Autorité, si l'exploitant d'avions est attribué au Sénégal, une copie de la déclaration des émissions et du rapport de vérification correspondant, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

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

2.4.1.7. Afin de faciliter les vérifications d'ordre de grandeur et d'assurer que les données communiquées sont complètes et, s'il y a lieu, d'appuyer la mise en œuvre des exigences du présent Volume, l'État 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.

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

2.4.1.8. L'Autorité 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.

2.4.1.9. *(Réservé)*.

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

2.4.2. Organisme de vérification et organisme national d'accréditation

2.4.2.1. Pour qu'il soit admissible à vérifier la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions, un organisme de vérification sera accrédité selon les normes ISO/IEC 17029:2019[4] et 14065:2020[5] (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.

2.4.2.1.1. Un exploitant d'avions peut contracter avec 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 Sénégal.

2.4.2.2. Un organisme national d'accréditation fonctionne conformément à la norme ISO/IEC 17011:2017[6] et aux exigences pertinentes figurant dans la section 4 de l'Appendice 6.

2.4.3. Vérification des carburants admissibles CORSIA

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

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

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

---

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

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

[6] ISO/IEC 17011:2017, intitulée « Évaluation de la conformité — Exigences pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité »

2.4.3.3.1. 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'Autorité se réservent le droit d'effectuer des audits indépendants des dossiers de production du producteur de carburant admissible CORSIA pour obtenir une assurance supplémentaire.

2.5. Données manquantes

2.5.1. Exploitant d'avions

2.5.1.1. L'exploitant d'avions qui applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'appendice 2, comble 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 **1.1.2** et au **2.1** ;

b) Période 2021-2035 : 5 % des vols internationaux soumis aux exigences de compensation, tels qu'ils sont décrits respectivement au **1.1.2** et au **3.1**.

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

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

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

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

2.5.2. Autorité

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

2.5.2.2. Si l'Autorité 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.

2.6. Correction des erreurs dans les déclarations des émissions

2.6.1. Si une erreur est constatée dans les déclarations des émissions de l'exploitant d'avions par l'Autorité, 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'Autorité met à jour les quantités d'émissions de CO_2 communiquées pour corriger cette erreur. L'Autorité analyse les incidences concernant les exigences de conformité de l'exploitant d'avions des années antérieures et, s'il y a lieu, il apporte les modifications requises pour compenser l'erreur, durant la période de conformité où l'erreur a été détectée.

2.6.2. L'Autorité 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 3, à la suite de la correction d'une erreur dans les déclarations des émissions.

CHAPITRE 3. — EXIGENCES DE COMPENSATION DES ÉMISSIONS DE CO_2 PROVENANT DE VOLS INTERNATIONAUX ET RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS PAR L'UTILISATION DE CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA

3.1. Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO_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 **1.1.2** et au **2.1**, entre des États, tels qu'ils sont définis dans le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

3.1.2. Les exigences du présent chapitre ne s'appliquent 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 **2.1.1** et **2.1.3**, ou jusqu'à ce qu'ils produisent des quantités annuelles d'émissions de CO_2 supérieures à 0,1% des émissions totales de CO_2 de 2019 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** et au **2.1**, selon l'événement qui se produira le premier. Les exigences du présent chapitre sont alors applicables durant l'année suivante. L'Autorité utilise les renseignements sur les émissions totales de CO_2 en 2019 tirés du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Émissions de 2020 » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI. Ces informations sont produites selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1.

3.1.3. L'Autorité avise 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.

3.1.4. L'Autorité calcule 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 **3.2**, **3.3** et **3.4**, le cas échéant.

3.2. Exigences de compensation des émissions de CO_2

3.2.1. L'Autorité calcule, pour chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, la quantité d'émissions de CO_2 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 CO_2 de l'exploitant d'avions relevant de la section **3.1** durant l'année donnée *y* ou quantité d'émissions de CO_2 de l'exploitant d'avions relevant de la section **3.1** en 2019, selon l'option retenue par l'État pour s'appliquer à tous les exploitants d'avions qui lui sont attribués

SGF_y = Facteur de croissance sectoriel.

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

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

où

SE_y = quantité totale des émissions sectorielles de CO_2 visées au § 3.1 durant l'année donnée y ;

$SE_{B,y}$ = quantité totale annuelle des émissions sectorielles de CO_2 en 2019 visées au § 3.1 durant l'année donnée y.

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

Note 3.— Comme les États qui constituent les « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », tels qu'ils sont définis au § 3.1, changent avec le temps, la quantité totale annuelle des émissions sectorielles de CO_2 en 2019 correspondant à ces paires d'États durant l'année donnée y ($SE_{B,y}$) sera recalculée.

3.2.2. L'Autorité calcule chaque année, pour chacun des exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, la quantité d'émissions de CO_2 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 CO_2 de l'exploitant d'avions couvertes en **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 % Oy = (100 % - % Sy) ;

SGF_y = Facteur de croissance sectorielle ;

OGF_y = Facteur de croissance de l'exploitant d'avions.

Note 1.— Le facteur de croissance sectorielle applicable pour une année donnée (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

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

où

SE_y = quantité totale des émissions sectorielles de CO_2 visées au § 3.1 durant l'année donnée y ;

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

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

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

Tableau 3.1. Aperçu des exigences de compensation des émissions de CO_2 sur une base sectorielle et individuelle

Année d'applicabilité	*% S_y*	*% O_y*
1er janvier 2024 au 31 décembre 2029	100 %	0 %
1er janvier 2030 au 31 décembre 2032	100 %	0 %
1er janvier 2033 au 31 décembre 2035	85 %	15 %

3.2.3. L'Autorité utilise 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.

3.2.4. S'il y a lieu, l'Autorité calcule, 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 CO_2 figurant dans les déclarations des émissions vérifiées soumises par les exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal :

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

où :

OE_y = Émissions de CO_2 de l'exploitant d'avions couvertes en 3.1 durant l'année donnée *y* ;

$OE_{B,y}$ = 85 % de la quantité totale annuelle des émissions de CO_2 de l'exploitant d'avions en 2019 visées par le 3.1 durant l'année donnée *y*.

3.2.5. Dans le cas d'un exploitant d'avions qui n'a pas les émissions de CO_2 visées au § 3.1 en 2019 et qui ne se qualifie pas comme nouveau venu tel qu'il est défini au § 3.1.2, l'Autorité utilise une valeur de 10 000 tonnes de CO_2 pour $OE_{B,y}$.

Note.— Des éléments indicatifs sur le calcul des exigences de compensation figurent dans le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV — Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

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

3.3. Réductions des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

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, calcule ces réductions selon la formule suivante :

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

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 CO_2/kg de carburant pour le carburant Jet-A, Jet-A1, TS-1 ou le carburéacteur n° 3, et à 3,10 kg de CO_2/kg de carburant pour le carburant AvGas ou Jet-B ;

$MSF_{f,v}$ = 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 ;

L_{CEF} Valeur des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant admissible CORSIA (en gCO_2e/MJ) ;

LC Valeurs de référence des émissions pendant le cycle de vie pour le carburant Jet-A, Jet-A1, Jet-B, TS-1 ou le carburéacteur n° 3, égales à 89 gCO_2e/MJ pour le carburéacteur et à 95 gCO_2e/MJ pour l'AvGas.

Note 1 : Le coefficient $\left(1 - \frac{LS_f}{LC}\right)$ *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.*

3.3.2. Si une valeur par défaut des émissions pendant le cycle de vie est utilisée, l'exploitant d'avions a 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 **3.3.1**.

3.3.3. Si une valeur réelle des émissions pendant le cycle de vie est utilisée, un programme approuvé de certification de la durabilité permettra d'assurer que la méthodologie, telle qu'elle est définie dans le document de l'OACI intitulé « 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.

3.4. Exigences de compensation totales finales des émissions de CO_2 pour une période de conformité donnée avec réductions des émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

3.4.1. L'Autorité calcule selon la formule ci-après la quantité d'émissions de CO_2 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 :

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

où :

FOR_c = Exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions durant la période de conformité donnée c,

$OR_{y,c}$ = Exigences de compensation de l'exploitant d'avions durant l'année donnée y (où y = 1, 2 ou 3) de la période de conformité c,

$ER_{y,c}$ = Réductions d'émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant l'année donnée y (où y = 1, 2 ou 3) de la période de conformité c.

3.4.2. L'exploitant d'avions dont la somme des exigences de compensation durant les trois années d'une période de conformité donnée ($OR_{1,C} + OR_{2,C} + OR_{3,C}$) est inférieure à 3 000 tonnes de CO_2 n'a pas d'exigences de compensation pour la période de conformité.

Note.— L'exploitant d'avions dont la somme des exigences de compensation durant les trois années d'une période de conformité ($OR_{1,C} + OR_{2,C} + OR_{3,C}$) est inférieure à 3 000 tonnes de CO_2 peut choisir volontairement d'entrer en contact avec l'Autorité pour faire compenser ces émissions.

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

3.4.4. Les exigences de compensations totales finales de l'exploitant d'avions durant une période de conformité (à savoir, FOR_c) sont arrondies à la tonne de CO_2 la plus proche.

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

Note : Le chapitre 4 contient des informations sur les unités d'émissions admissibles du CORSIA qui peuvent être utilisées pour répondre aux exigences de compensation des émissions de CO_2.

CHAPITRE 4. — UNITÉS D'ÉMISSIONS

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

4.1. Applicabilité des unités d'émissions

Les exigences du présent chapitre sont applicables à un exploitant d'avions soumis aux exigences de conformité décrites au chapitre 3.

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

4.2. Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA

4.2.1. L'exploitant d'avions, attribué au Sénégal, se conforme aux exigences de compensation selon le chapitre **3.4.5**, telles qu'elles sont calculées par l'Autorité, 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.

4.2.2. Pour se conformer aux dispositions du **4.2.1**, l'exploitant d'avions prend les mesures suivantes :

a) annuler ces unités d'émissions admissibles du CORSIA dans un registre désigné par un programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1 ;

b) demander à chaque registre du programme d'unités d'émissions admissibles du CORSIA de publier sur le site web public du registre les informations sur chacune des unités d'émissions admissibles annulées du CORSIA pour une période de conformité donnée, telle qu'elle est définie à l'appendice 1. Ces informations concernant chacune des unités d'émissions admissibles du CORSIA qui sont annulées incluront les données d'identification récapitulatives du champ 5 du Tableau A5-7, à l'exception des champs 5.j, 5.k et 5.m.

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

4.2.3. L'Autorité élabore des procédures pour aviser les exploitants d'avions des changements d'admissibilité du programme qui sont liées à une décision du Conseil de révoquer immédiatement l'admissibilité dans les 14 jours de la publication des changements par l'OACI.

4.3. Rapport d'annulation d'unités d'émissions

4.3.1. L'exploitant d'avions rend compte à l'Autorité, s'il est attribué au Sénégal, de l'annulation d'unités d'émissions admissibles du CORSIA, effectuée conformément aux dispositions du **4.2** pour répondre à ses exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée, en soumettant à l'Autorité 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'Autorité suivant le calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

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

4.3.3. Une fois soumises à l'OACI, l'Autorité publie les informations ci-après, pour une période de conformité donnée :

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

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

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

4.4.1.1. L'exploitant d'avions contracte avec 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 contracté pour assurer la vérification de sa déclaration des émissions.

4.4.1.2. Avant d'entrer en contact avec l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions effectue un contrôle afin de confirmer l'état d'accréditation de l'organisme aux fins du présent volume. Les ressources aidant à cette fin comprennent la liste des organismes de vérification accrédités dans les États, qui figure dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI, et les listes des organismes de vérification accrédités, avec les domaines d'application CORSIA correspondants, fournies par l'intermédiaire de l'organisme d'accréditation accréditeur.

4.4.1.3. L'organisme de vérification effectue la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2019[7] et aux dispositions pertinentes de la section 3 de l'appendice 6.

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

4.4.1.5. À la suite de la vérification du rapport d'annulation des unités d'émissions par l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent respectivement et de façon indépendante à l'Autorité une copie du rapport d'annulation des unités d'émissions et une copie du rapport de vérification, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'appendice 1.

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

Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), contient d'autres éléments indicatifs sur le contrôle de l'état d'accréditation de l'organisme de vérification aux fins du présent volume et sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions.

4.4.2. Organisme de vérification et organisme national d'accréditation

4.4.2.1. Pour qu'il soit admissible à vérifier le rapport d'annulation d'unités d'émissions d'un exploitant d'avions, un organisme de vérification est accrédité selon les normes ISO/IEC 17029:2019[8] et 14065:2020[9] et les dispositions pertinentes de la section 2 de l'appendice 6 par un organisme national d'accréditation.

---

[7] ISO 14064-3:2019 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 ».

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

4.4.2.1.1. 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 Sénégal.

4.4.2.2. L'organisme national d'accréditation fonctionne conformément à la norme ISO/IEC 17011:2017[10] et aux dispositions pertinentes de la point 4 de l'Appendice 6.

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

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

APPENDICE 1. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

1. Introduction

Les procédures décrites dans le présent appendice résument les rôles et les responsabilités des parties prenantes participant à la mise en œuvre de la Partie 2 du présent Volume. Le point 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'Autorité se conforment 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 **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2019 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2019	L'exploitant d'avions soumet à l'Autorité le plan de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § **2.2.2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
31 mars 2019	L'Autorité approuve les plans de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § **2.2.2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
30 avril 2019	L'Autorité soumet à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 mai 2019	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2020 au 31 décembre 2020	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2020 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2020 au 30 avril 2020	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2019, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.

TABLEAU A1-1. Détails du calendrier de conformité pour la période 2019 - 2020	
Date	*Activité*
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2020	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 2019, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2020 au 31 août 2020	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées pour 2019, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2020	L'Autorité avise l'OACI de sa décision de participer volontairement, ou de cesser de participer volontairement aux dispositions de conformité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2021, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité avise également l'OACI de l'option qu'il a retenue pour calculer les émissions de CO_2 des exploitants d'avions durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § **3.2.1** du Chapitre 3, Partie 2.
1er août 2020	L'Autorité obtient 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 § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 août 2020	L'Autorité soumet à l'OACI les informations requises concernant les émissions de CO_2 pour 2019, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 novembre 2020	L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste des exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2020	L'Autorité obtient et utilise 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. 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'Autorité se conforment 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 surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2021 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2021 au 31 mai 2021	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2020, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification, dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2021	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2020, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2021 au 31 août 2021	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2020, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2021	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2022, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
1er août 2021	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2022, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 août 2021	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2020, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 septembre 2021	L'Autorité calcule les quantités totales moyennes des émissions de CO_2 durant 2019 et 2020 des exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal et en informe ces derniers, conformément aux dispositions du § **2.3.2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
30 novembre 2021	L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre

TABLEAU A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021 - 2023	
Date	*Activité*
	1, Partie 2.
31 décembre 2021	L'Autorité obtient et utilise 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2022 au 31 décembre 2022	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2022 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2022 au 30 avril 2022	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de 2021, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2022	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2021, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er avril 2022 au 31 juillet 2022	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2021, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2022	L'Autorité avise 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 § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2022	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2021, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2022	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2023, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2022	Conformément aux dispositions du § **3.2.1** du Chapitre 3, Partie 2, L'Autorité obtient 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

TABLEAU A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021 - 2023	
Date	*Activité*
	CORSIA de l'OACI.
30 novembre 2022	L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2. L'Autorité calcule les exigences de compensation pour 2021 et en informe les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2, selon une formule choisie conformément aux dispositions de la section **3.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 décembre 2022	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2023 au 31 décembre 2023	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2023 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2023 au 31 mars 2023	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2022, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2. L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2023	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2022, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er avril 2023 au 31 juillet 2023	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2022, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2023	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2024, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2023	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les

TABLEAU A1-2. Détails du calendrier de conformité pour la période 2021 - 2023	
Date	*Activité*
	émissions de CO_2 pour 2022, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2023	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2024, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2023	Conformément aux dispositions du § **3.2.1** du Chapitre 3, Partie 2, L'Autorité obtient 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'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2. L'Autorité calcule les exigences de compensation pour 2022 et en informe les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2, selon une formule choisie conformément aux dispositions de la section **3.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 décembre 2023	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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.

Durant la période 2021-2023, l'Autorité détermine la base des exigences de compensation de l'exploitant d'avions, conformément aux dispositions du § **3.2.1** du Chapitre 3, Partie 2.

2.3. Période 2024-2026

Durant la période 2024-2026, les exploitants d'avions et l'Autorité 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 surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2024 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2024 au 31 mars 2024	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2023, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2024	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2023, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er avril 2024 au 31 juillet 2024	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2023, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2024	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2025, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2024	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2023, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2024	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2025, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2024	Conformément aux dispositions du § **3.2.1** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation pour 2023 et en informe les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2, selon une formule choisie conformément aux dispositions de la section **3.1** du Chapitre 3, Partie 2.

TABLEAU A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024 - 2026	
Date	*Activité*
	L'Autorité calcule 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 § **3.4.5** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2024	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2025 au 31 décembre 2025	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2**. du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2025 provenant des vols internationaux, t tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2025 ou 45 jours après que l'Autorité 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 annule les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions de la section **4.2** du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2025	L'exploitant d'avions demande 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 4, Partie 2.
1er décembre 2024 au 31 mars 2025	L'exploitant d'avions compile 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 **4.4** du Chapitre 4, Partie 2.
1er janvier 2025 au 31 mars 2025	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de 2024, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2025	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2024, conformément aux

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

Date	*Activité*
	dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2. L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § **4.4.1.5** du Chapitre 4, Partie 2.
1er mai 2025 au 31 juillet 2025	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2024, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'État effectue une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § **4.4.1.6** du Chapitre 4, Partie 2.
30 juin 2025	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2026, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2025	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2024, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité communique à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § **4.3.2** du Chapitre 4, Partie 2.
1er août 2025	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2026, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2
31 octobre 2025	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation pour 2024 et en informe les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2025	L'Autorité 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,

TABLEAU A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024 - 2026	
Date	*Activité*
	conformément aux dispositions du § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2026 au 31 décembre 2026	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, les émissions de CO_2 de 2026 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2026 au 31 mars 2026	L'exploitant d'avions compile 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 **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2026	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2025, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er avril 2026 au 31 juillet 2026	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2025, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2026	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2027, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2026	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2025, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2026	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2027, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2026	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2025 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2.
	L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants

TABLEAU A1-3. Détails du calendrier de conformité pour la période 2024 - 2026	
Date	*Activité*
	d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2026	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

2.4. Période 2027-2029

Durant la période 2027-2029, les exploitants d'avions et l'Autorité se conforment 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 surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2027 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2027 au 31 mars 2027	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2026, qui sont vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2027	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2026, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2027 au 31 juillet 2027	L'État effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2026, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2027	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2028, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2027	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2026, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2027	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2028, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2027	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2026 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité calcule les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2024 à 2026 et en informe ces

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

Date	*Activité*
	derniers, conformément aux dispositions du § **3.4.5** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2027	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2028 au 31 décembre 2028	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2028 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2028 ou 45 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 annule les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, conformément aux dispositions de la section **4.2** du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2028	L'exploitant d'avions demande 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 4, Partie 2.
1er décembre 2027 au 31 mars 2028	L'exploitant d'avions compile son rapport d'annulation d'unités d'émissions couvrant la période 2024-2026, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § **4.4** du Chapitre 4, Partie 2.
1er janvier 2028 au 31 mars 2028	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2027, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2028	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2027, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.

TABLEAU A1-4. Détails du calendrier de conformité pour la période 2027 - 2029	
Date	*Activité*
	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, 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 § **4.4.1.5** du Chapitre 4, Partie 2.
1er mai 2028 au 31 juillet 2028	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2027, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § **4.4.1.6** du Chapitre 4, Partie 2.
30 juin 2028	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2029, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2028	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2027, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité communique à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § **4.3.2** du Chapitre 4, Partie 2.
1er août 2028	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2029, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2
31 octobre 2028	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2027 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2028	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce

TABLEAU A1-4. Détails du calendrier de conformité pour la période 2027 - 2029	
Date	*Activité*
	document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2029 au 31 décembre 2029	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2**. du Chapitre 2, les émissions de CO2 de 2029 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2029 au 31 mars 2029	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO2 de 2028, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2029	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent 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 § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2029 au 31 juillet 2029	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2028, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2029	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2030, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2029	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2028, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2029	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2030, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2029	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2028 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2.
	L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions

TABLEAU A1-4. Détails du calendrier de conformité pour la période 2027 - 2029	
Date	*Activité*
	du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2029	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

2.5. Période 2030-2032

Durant la période 2030-2032, les exploitants d'avions et l'Autorité 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 **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2030 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2030 au 31 mars 2030	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2029, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2030	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2029, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2030 au 31 juillet 2030	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2029, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2030	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2031, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2030	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2029, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2030	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2031, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2030	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2029 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité calcule les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2027 à 2029 et en informe ces

TABLEAU A1-5. Détails du calendrier de conformité pour la période 2030 - 2032	
Date	*Activité*
	derniers, conformément aux dispositions du § **3.4.5** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2030	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2031 au 31 décembre 2031	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2**. du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2031 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2031 ou 45 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 annule les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2027-2029, conformément aux dispositions de la section **4.2** du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2031	L'exploitant d'avions demande 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 4, Partie 2.
1er décembre 2030 au 31 mars 2031	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation d'unités d'émissions couvrant la période 2027-2029, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions du § **4.4** du Chapitre 4, Partie 2.
1er janvier 2031 au 31 mars 2031	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de 2030, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2031	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2030, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2. L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de

TABLEAU A1-5. Détails du calendrier de conformité pour la période 2030 - 2032	
Date	*Activité*
	l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, 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 § **4.4.1.5** du Chapitre 4, Partie 2.
1er avril 2031 au 31 juillet 2031	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2030, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § **4.4.1.6** du Chapitre 4, Partie 2.
30 juin 2031	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2032, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2031	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2030, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité communique à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § **4.3.2** du Chapitre 4, Partie 2.
1er août 2031	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2032, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2
31 octobre 2031	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2030 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2031	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce

TABLEAU A1-5. Détails du calendrier de conformité pour la période 2030 - 2032	
Date	*Activité*
	document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2032 au 31 décembre 2032	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2**. du Chapitre 2, les émissions de CO2 de 2032 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2032 au 31 mars 2032	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO2 de 2031, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2032	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2031, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2032 au 31 juillet 2032	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2031, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2032	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2033, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2032	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2031, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2032	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2033, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2032	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2031 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2.
	L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions

TABLEAU A1-5. Détails du calendrier de conformité pour la période 2030 - 2032	
Date	*Activité*
	du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2032	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1,, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

2.6. Période 2033-2035

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

TABLEAU A1-6. Détails du calendrier de conformité pour la période 2033 - 2036

Date	*Activité*
1er janvier 2033 au 31 décembre 2033	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2** du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2033 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2033 au 31 mars 2033	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2032, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2033	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2032, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2033 au 31 juillet 2033	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2032, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
30 juin 2033	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2034, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2033	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2032, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
1er août 2033	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2034, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2033	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2032 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité calcule les exigences de compensation totales finales des

TABLEAU A1-6. Détails du calendrier de conformité pour la période 2033 - 2036

Date	*Activité*
	exploitants d'avions pour la période 2030 à 2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § **3.4.5** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2033	L'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2034 au 31 décembre 2034	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2**. du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO_2 de 2034 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2034 ou 45 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 annule les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2030-2032, conformément aux dispositions de la section **4.2** du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2034	L'exploitant d'avions demande 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 4, Partie 2.
1er décembre 2033 au 30 avril 2034	L'exploitant d'avions compile 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 **4.4** du Chapitre 4, Partie 2.
1er janvier 2034 au 31 mars 2034	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de 2033, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2034	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2033, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.

TABLEAU A1-6. Détails du calendrier de conformité pour la période 2033 - 2036	
Date	*Activité*
	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 le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § **4.4.1.5** du Chapitre 4, Partie 2.
1er avril 2034 au 31 juillet 2034	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2033, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § **4.4.1.6** du Chapitre 4, Partie 2.
30 juin 2034	L'Autorité avise l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1er janvier 2035, conformément aux dispositions du § **3.1.3** du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2034	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO2 pour 2033, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité communique à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § **4.3.2** du Chapitre 4, Partie 2.
1er août 2034	L'Autorité obtient et utilise le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2035, conformément aux dispositions du § **3.1.1** du Chapitre 3, Partie 2
31 octobre 2034	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2033 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité soumet à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui sont attribués au Sénégal, conformément aux dispositions du § **1.2.7** du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § **1.3.7** du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2034	L 'Autorité 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 § **1.2.3** du Chapitre 1, Partie 2. Ce

TABLEAU A1-6. Détails du calendrier de conformité pour la période 2033 - 2036	
Date	*Activité*
	document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
1er janvier 2035 au 31 décembre 2035	L'exploitant d'avions surveille, conformément aux dispositions de la section **2.2**. du Chapitre 2, les émissions de CO2 de 2035 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2.
1er janvier 2035 au 31 mars 2035	L'exploitant d'avions compile les données sur les émissions de CO_2 de 2034, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2035	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2034, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2035 au 31 juillet 2035	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2034, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
31 juillet 2035	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2034, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
31 octobre 2035	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2034 et en informe ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2.

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 compile les données sur les émissions de CO2 de 2035, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section **2.4** du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumet sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mars 2036	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2035, conformément aux dispositions du § **2.4.1.5** du Chapitre 2, Partie 2.
1er mai 2036 au 31 juillet 2036	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2035, conformément aux dispositions du § **2.4.1.6** du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § **2.5.2** du Chapitre 2, Partie 2.
31 juillet 2036	L'Autorité soumet à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO_2 pour 2035, conformément aux dispositions du § **2.3.2.2** du Chapitre 2, Partie 2.
31 octobre 2036	Conformément aux dispositions du § **0** du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité obtient et utilise 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'Autorité calcule les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2035 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section **3.2** du Chapitre 3, Partie 2. L'Autorité calcule 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 § **3.4.5** du Chapitre 3, Partie 2.
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 annule les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2033-2035, conformément aux dispositions de la section **4.2** du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2037	L'exploitant d'avions demande 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 4, Partie 2.

Date	*Activité*
1er décembre 2036 au 31 mars 2037	L'exploitant d'avions compile 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 **4.4** du Chapitre 4, Partie 2.
31 mars 2037	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent à l'Autorité, 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 § **4.4.1.5** du Chapitre 4, Partie 2.
1er mai 2037 au 31 juillet 2037	L'Autorité effectue une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § **4.4.1.6** du Chapitre 4, Partie 2.
31 juillet 2037	L'Autorité communique à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § **4.3.2** du Chapitre 4, Partie 2.

APPENDICE 2. METHODE DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

1. Introduction

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'Autorité.

2. Méthodes de surveillance de la consommation de carburant

À l'exception des exploitants d'avions autorisés à utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, l'exploitant d'avions choisit 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

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 applique 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 **2.2.3.1** du Chapitre 2 de la Partie 2.

Note 2.— La quantité U_{N+1} de carburant embarquée est déterminée par les mesures du fournisseur de carburant, indiquées dans les avis de livraison de carburant ou les factures pour chaque vol. La Figure C-2 du Supplément C illustre la procédure de collecte des données requises pour appliquer la Méthode A.

Note 3.— Il importe de noter que, pour assurer 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 **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2, ou vice versa. Pour éviter les manques de données, il est donc recommandé de toujours enregistrer la quantité de carburant cale à cale ou la quantité de carburant dans les réservoirs après tous les ravitaillements de carburant pour les vols des avions utilisés pour des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2. Pour les mêmes raisons, il convient de

collecter les données sur les quantités de carburant embarquées pour tous les vols de ces avions, avant de décider lesquels de ces vols sont internationaux.

2.2.2. Dans le cas d'une location à court terme, si le ou les vols précédents ou les suivants (ou à la fois le ou les vols précédents et les suivants) sont effectués par un exploitant d'avions différent, alors les données nécessaires seront acquises par la tierce partie. Lorsque cette information n'est pas disponible, l'utilisation des données cale à cale est permise.

2.2.3. S'il n'y a pas de chargement de carburant pour un vol donné, ni pour le vol suivant, la quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion (T_N ou T_{N+1}) 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 appliquera la formule suivante :

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

où :

F_N = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (à savoir vol $_N$) déterminée par la Méthode B (en tonnes) ;

R_{N-1} = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion 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 **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 **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 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. Dans le cas d'une location à court terme, si le ou les vols précédents ou les suivants (ou à la fois le ou les vols précédents et les suivants) sont effectués par un exploitant d'avions différent, alors les données nécessaires seront acquises par la tierce partie. Lorsque cette information n'est pas disponible, l'utilisation des données cale à cale est permise.

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

2.4. Cale à cale

Note.— La Figure C-5 du Supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode cale à cale, et la Figure C-6, la procédure de collecte des données requises pour appliquer la Méthode cale à cale.

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

$$F_N = T_N - R_N$$

où :

F_N = Quantité de carburant utilisée pour le vol considéré (à savoir vol $_N$) déterminée par la Méthode cale à cale (en tonnes) ;

T_N = Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion à l'enlèvement des cales pour l'exécution du vol considéré (à savoir, vol $_N$) (en tonnes) ;

R_N = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion à la pose des cales après le vol considéré (à savoir, vol $_N$) (en tonnes).

2.5. Carburant embarqué

Note.— La Figure C-7 du Supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode du carburant embarqué.

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

$$F_N = U_N$$

où :

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

U_N = Quantité de carburant embarquée pour le vol considéré, mesurée en volume et multipliée par une valeur de densité (en tonnes).

Note.— Voir les exigences en valeurs de densité du carburant à la section **2.2.3.1** du Chapitre 2 de la Partie 2.

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

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

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

(…)

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

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 calcule le taux moyen de consommation de carburant pour chaque type d'avion en additionnant toutes les quantités de carburant effectivement embarquées sur les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2,

déterminées en utilisant la méthode de surveillance de la consommation de carburant « Quantité de carburant embarquée » et en divisant la somme par le total de tous les temps cale à cale, des vols internationaux tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2, pour une année donnée, selon la formule ci-après :

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

où :

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

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

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

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

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

où :

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

$U_{AO,AT,N}$ = Quantité de carburant embarquée pour le vol international ou un vol intérieur $_N$ pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) mesurée en volume et multipliée par une valeur de densité particulière (en tonnes) ;

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

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

Note 1.— Voir les exigences en valeurs de densité du carburant à la section **2.2.3.1** du Chapitre 2 de la Partie 2.

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

APPENDICE 3. METHODES ET OUTILS D'ESTIMATION ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO_2

1. Introduction

Note 1.— Les procédures décrites dans le présent appendice portent sur l'estimation des émissions de CO_2 produites par un exploitant d'avions afin de surveiller les émissions de CO_2 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 CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI peut être obtenu du document de l'OACI intitulé « Outil d'estimation et de déclaration des émissions du CO_2 (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 CO_2 (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 CO_2. 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 CO_2) ;

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 CO_2.

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 CO_2 décrites au § **2.5.2.1** du Chapitre 2 de la Partie 2.

2.1.1. Les exploitants d'avions attribués au Sénégal utilisent l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément aux critères d'admissibilité décrits aux Chapitres 2 et 3 et avec l'approbation de l'Autorité.

2.1.2. Les exploitants d'avions utilisent 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 CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI.

2.1.3. L'exploitant d'avions autorisé à utiliser la méthode du temps cale à cale recueille les données ci-après et les inscrit dans l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI pour estimer sa quantité d'émissions de CO_2 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 recueille les données ci-après et les inscrit dans l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI pour estimer sa quantité d'émissions de CO_2 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. (Réservé).

2.2.3. L'Autorité anonymise les données des exploitants d'avions partagées avec l'OACI, ci-après :
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..

APPENDICE 4. PLANS DE SURVEILLANCE DES ÉMISSIONS

1. Introduction

Le plan de surveillance des émissions d'un exploitant d'avions contient 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 **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, incluant l'identification de l'exploitant d'avions comme société mère d'autres exploitants d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, comme société filiale d'un (ou de plusieurs) autre(s) exploitant(s) d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, et/ou comme ayant une société mère et/ou des filiales qui sont des exploitants d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2.

2.1.4. Si un exploitant d'avions dans une relation société mère-filiale souhaite être considéré comme un exploitant d'avions unique aux fins du présent Volume, une confirmation est 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, TS-1, carburéacteur n° 3, Jet-B, AvGas) utilisés dans les avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, au moment de la soumission du plan de surveillance des émissions, sachant que les listes peuvent être modifiées avec le temps. La liste 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 CO_2 (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, TS-1, carburéacteur n° 3, Jet-B, AvGas).

Note.— L'exploitant d'avions utilisant l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI n'a pas besoin de préciser le type de carburant utilisé par ses avions.

2.2.2. Informations utilisées pour attribuer des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, aux exploitants d'avions :

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

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

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

2.2.5. Procédures pour déterminer les vols d'avion qui correspondent à la définition des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2, et qui sont donc soumis aux exigences du Chapitre 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, telsqu'ils sont déf inis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2 , dans la mesure où tous les vols (intérieurs et internationaux) effectués durant l'année de déclaration sont saisis comme données d'entrée dans l'outil.

2.2.6. Liste des États vers lesquels l'exploitant d'avions effectue des vols internationaux tels qu'ils sont définis au**1.1.2** au moment de la soumission initiale du plan de surveillance des émissions.

Note.— L'exploitant d'avions qui utilise la fonction d'estimation de l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI pour déterminer son admissibilité à utiliser le CERT pourrait utiliser les données de sortie de l'outil (à savoir, la liste des États) comme données d'entrée dans la soumission du plan de surveillance des émissions.

2.2.7. Procédures pour déterminer lesquels des vols internationaux sont soumis aux exigences du Chapitre 3, Partie 2.

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

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

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

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

2.3.1.1. Si l'exploitant d'avions répondant aux critères d'admissibilité du § 2.2.1.2.2 du Chapitre 2, Partie 2, décide d'utiliser l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'appendice 3, il devra fournir les informations ci-après :

a) Une estimation des émissions de CO_2 pour tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2, pour 2019 accompagnée d'indications sur la méthode de calcul de l'estimation ;

b) La méthode suivie pour saisir les données dans l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (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 CO_2 pour 2019.

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

a) La Méthode de surveillance de la consommation de carburant qui sera appliquée :

1) Méthode A ;
2) Méthode B ;
3) Cale à cale ;
4) Carburant embarqué ; ou
5) Attribution de carburant par temps cale à cale.

b) Si l'exploitant d'avions applique différentes méthodes de surveillance de la consommation de carburant pour différents types d'avion, il devra préciser quelle méthode est appliquée à quel type d'avion ;

c) Les informations sur les procédures de détermination et d'enregistrement des valeurs de densité du carburant (standard ou réelles) utilisées pour des raisons opérationnelles ou de sécurité, et un renvoi aux documents pertinents de l'exploitant d'avions ;

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

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

2.3.2. Méthodes et moyens de surveillance des émissions et de conformité à compter du 1er janvier 2021

2.3.2.1. Si l'exploitant d'avions assure des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, mais que ceux-ci ne sont pas sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section **3.1** du Chapitre 3 de la Partie 2, il devra préciser s'il envisage d'utiliser les méthodes de surveillance de la consommation de carburant ou l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux Appendices 2 et 3.

2.3.2.2. Si l'exploitant d'avions répondant aux critères d'admissibilité du § **2.2.1.3.2** du Chapitre 2, Partie 2, décide d'utiliser l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'appendice 3, il devra fournir les informations ci-après :

a) Une estimation des émissions de CO_2 de tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au Chapitre 3, Partie 2, pour l'année précédant le début de la surveillance des émissions (par exemple, une

estimation des émissions de 2020 aux fins de surveillance en 2021), ainsi que des informations sur la méthode de calcul de la consommation de carburant et de l'estimation des émissions de CO_2.

b) La méthode suivie pour saisir les données dans l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI :

1) Méthode de la distance orthodromique ; ou
2) Méthode du temps cale à cale.

2.3.2.3. L'exploitant d'avions qui répond aux critères d'admissibilité du § **2.2.1.3.1** du Chapitre 2, Partie 2, ou qui décide d'utiliser une méthode de surveillance de la consommation de carburant décrite à l'appendice 2, 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 devra préciser quelle méthode est appliquée à quel type d'avion ;

c) Les informations sur les procédures de détermination et d'enregistrement des valeurs de densité du carburant (standard ou réelles) utilisées pour des raisons opérationnelles ou de sécurité, et un renvoi aux documents pertinents de l'exploitant d'avions ;

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

2.3.2.4. Si l'exploitant d'avions utilise une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont définies à l'appendice 2, il indiquera s'il envisage d'utiliser le CERT du CORSIA de l'OACI pour les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, qui sont visés par la surveillance des émissions mais non par les exigences de compensation. Dans ce cas, l'exploitant d'avions indiquera également la méthode choisie pour la saisie des données dans le CERT du CORSIA de l'OACI (soit la méthode de la distance orthodromique ou la méthode du temps cale à cale).

2.4. Gestion des données, flux et contrôle de données

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

a) rôles, responsabilités et procédures pour la gestion des données ;

b) procédures pour combler les manques de données et corriger les valeurs erronées, incluant :
1) Sources secondaires de référence utilisées comme remplacement ;
2) Méthode de rechange en l'absence de source secondaire de référence ;
3) Pour les exploitants d'avions appliquant une méthode de surveillance de la consommation de carburant, informations sur les systèmes et les procédures pour détecter les manques de données et déterminer si le seuil de 5 % de données importantes manquantes a été atteint.

c) plan de documentation et de tenue des enregistrements ;

d) évaluation des risques liés aux processus de gestion de données et moyens de contrer les risques importants ;

e) procédures de révision du plan de surveillance des émissions et de nouvelle soumission des parties pertinentes à l'État en cas de changement ;

f) procédures pour indiquer dans la déclaration des émissions des avis de changements non importants qui appellent l'attention de l'État ;

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

APPENDICE 5. DÉCLARATION

1. Introduction

Note.— Les procédures décrites dans le présent Appendice portent sur les exigences de déclaration au titre de la Partie 2 du présent Volume.

1.1. À moins d'indications contraires, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 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'Autorité

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 Adresse de l'exploitant d'avions 1.c Coordonnées de la personne responsable du plan de surveillance des émissions au sein de la société de l'exploitant d'avions 1.d Méthode suivie pour attribuer l'exploitant d'avions à un État et indicatif par lequel l'exploitant est attribué à un État, conformément aux dispositions du § **1.2.4** du Chapitre 1, Partie 2 ; 1.e État
Champ 2	Détails des références du plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions	2. Référence au plan de surveillance des émissions qui est la base pour la surveillance des émissions de cette année.
Champ 3	Informations permettant d'identifier l'organisme de vérification et l'organisme d'accréditation	3.a Nom et coordonnées de l'organisme de vérification 3.b Nom et coordonnées de l'organisme d'accréditation *Note.— Le rapport de vérification doit être distinct de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.*
Champ 4	Année de déclaration	4.a. Année durant laquelle les émissions ont été surveillées 4.b Date d'établissement de la déclaration des émissions 4.c Version de la déclaration des émissions
Champ 5	Méthode de surveillance de la consommation de carburant	5.a Indiquer si l'exploitant d'avions a utilisé l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 du CORSIA (CERT) de l'OACI 5.b Indiquer si l'exploitant d'avions a utilisé la méthode

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
		d'attribution de carburant par temps cale à cale durant l'année de déclaration
Champ 6	Type et masse de carburant(s) utilisé(s)	6. Masse totale du carburant par type de carburant : • Jet-A (en tonnes) • Jet-A1 (en tonnes) • TS-1 (en tonnes) • Carburéacteur n° 3 (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 7	Densité du carburant	7.a Type de densité de carburant utilisé afin de déterminer la quantité de carburant embarquée pour l'année de la déclaration : standard ou réelle.
Champ 8	Nombre total de vols internationaux durant la période de déclaration	8. 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 9	Nombre total de vols internationaux par paire d'États ou paire d'aérodromes	9.a 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, par paire d'États (ne pas arrondir) ; ou 9.b 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, par paire d'aérodromes (ne pas arrondir).
Champ 10	Émissions de CO_2 par paire d'États ou paire d'aérodromes	10.a Émissions de CO2 provenant des 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, par paire d'États (en tonnes) ; ou 10.b Émissions de CO2 provenant des 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, par paire d'aérodromes (en tonnes).
Champ 11	Échelle des manques de données	11.a Pourcentage de données manquantes (selon les critères définis au § **2.5.1** du Chapitre 2, Partie 2, et arrondi au 0,1 % le plus proche) 11.b Raison expliquant les manques de données si le pourcentage de données manquantes dépasse le seuil

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
		défini au § **2.5.1** du Chapitre 2, Partie 2.
Champ 12	Informations sur les avions	12.a Liste des types d'avion 12.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 **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2. Si l'indicatif est fondé sur un indicatif OACI, n'indiquer que l'indicatif OACI. 12.c Information sur les avions loués 12.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.— 12.d n'est requis que si l'exploitant d'avions utilise la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, telle qu'elle est définie à l'appendice 2.
Champ 13	Admissibilité et utilisation de l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément au § 2.2.1 du Chapitre 2, Partie 2	13.a Version du CERT du CORSIA de l'OACI utilisée 13.b Portée de l'utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI, c'est-à-dire sur tous les vols ou uniquement sur les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, non sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section **3.1** du Chapitre 3, Partie 2.
Champ 14 Note.- Si des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA sont réclamées, voir au Tableau A5-2 les informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant	Réclamation en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA	14.a Type de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation) 14.b Masse totale de carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes) par type de carburant
	Informations sur les émissions (par type de carburant)	14.c Valeurs approuvées des émissions durant le cycle de vie 14.d Réductions d'émissions réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA (calculées conformément aux formules indiquées à la section **3.3** du Chapitre 3, Partie 2, et communiquées en tonnes)

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
d'avions.	Réductions des émissions (total)	14.e Réductions d'émissions totales réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes) Note.— Les champs 14.a à 14.e ne sont pas requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, ne commence que le 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 15	Quantité totale d'émissions de CO_2	15.a Quantité totale d'émissions de CO_2 (fondée sur la masse totale de carburant en tonnes du champ 5 et indiquée en tonnes) 15.b Quantité totale d'émissions de CO_2 provenant de vols soumis aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section **3.1** du Chapitre 3, Partie 2, (en tonnes) 15.c Quantité totale d'émissions de CO_2 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2, et qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, telles qu'elles sont définies à la section **3.1** du Chapitre 3, Partie 2, (en tonnes) Note.— Seul le champ 15.a est requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, ne commence que le 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	Informations sur l'exploitant d'avions et la déclaration	1.a Nom de l'exploitant d'avions 1.b Adresse de l'exploitant d'avions 1.c Année de déclaration
Champ 2	Date d'achat du carburant admissible CORSIA pur	
Champ 3	Identification du producteur du	3.a Nom du producteur du carburant admissible CORSIA

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
	carburant admissible CORSIA pur	pur 3.b Adresse du producteur du carburant admissible CORSIA pur
Champ 4	Production du carburant	4.a Date de production du carburant admissible CORSIA pur 4.b Lieu de production du carburant admissible CORSIA pur 4.c Numéro d'identification de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur 4.d Masse de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur produit
Champ 5	Type de carburant	5.a Type de carburant (Jet-A, Jet-A1, TS-1, carburéacteur n° 3, Jet-B, AvGas) 5.b Matière première utilisée pour créer le carburant admissible CORSIA pur 5.c Procédé de transformation utilisé pour créer le carburant admissible CORSIA pur
Champ 6	Carburant acheté	6.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.* 6.b Masse totale de chaque lot de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes) 6.c Masse de carburant admissible CORSIA pur acheté (en tonnes) *Note.— Le champ 6.c est égal au total de tous les lots de carburant admissible CORSIA indiqué au champ 6.b*.
Champ 7	Preuve que le carburant répond aux critères de durabilité du CORSIA	À savoir, document valide certifiant la durabilité
Champ 8	Valeurs des émissions durant le cycle de vie du carburant admissible CORSIA	8.a Valeur par défaut ou valeur réelle des émissions durant le cycle de vie (~~LS~~$_f$ L_{fCEF}) pour un carburant admissible CORSIA f donné, qui est égale à la somme de 8.b et 8.c (en gCO_2e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche) 8.b Valeur par défaut ou valeur réelle de l'analyse du cycle de vie de base (ACV) pour un carburant admissible CORSIA f donné (en gCO_2e/MJ arrondi au chiffre entier

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
		le plus proche) 8.c Valeur par défaut du changement indirect d'affectation des sols (ILUC) pour le carburant admissible CORSIA f donné (en gCO_2e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)
Champ 9	Acheteur intermédiaire	9.a Nom de l'acheteur intermédiaire 9.b Adresse 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 10	Partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant	10.a Nom de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant 10.b Adresse de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant
Champ 11	Mélangeur de carburant	11.a Nom de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation 11.b Adresse de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation
Champ 12	Lieu où le carburant admissible CORSIA pur est mélangé avec du carburant d'aviation	
Champ 13	Date de réception du carburant admissible CORSIA pur par le mélangeur	
Champ 14	Masse du carburant admissible CORSIA pur reçu (en tonnes)	*Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 6.c dans les cas où une partie du (ou des) lot(s) seulement est reçue par le mélangeur (p.ex. en raison*

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
		d'une vente à un acheteur intermédiaire).
Champ 15	Taux de mélange du carburant admissible CORSIA pur et du carburant d'aviation (arrondi au pourcentage le plus proche)	
Champ 16	Documents montrant que 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 17	Masse du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes)	*Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 6.c dans les cas où l'exploitant d'avions n'utilise qu'une partie du (ou des) lot(s) aux fins de réclamation.*

3. Contenu des déclarations des émissions de CO_2 soumises par l'Autorité à l'OACI

3.1. Liste des exploitants d'avions attribués et organismes de vérification accrédités au Sénégal

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

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

Note.— Des informations sur les champs ci-après peuvent être trouvées dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC): Renseignements et données aux fins de transparence», disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI :

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

3.2. Déclaration des émissions de 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 Sénégal (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 § **2.2.3.3** du Chapitre 2, Partie 2.

Tableau A5-5. Déclaration des émissions soumise annuellement par l'Autorité 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 Sénégal	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 3.1 du Chapitre 3, Partie 2, agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Sénégal (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 3, Partie 2, agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Sénégal (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 Sénégal (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 3.1 du Chapitre 3, Partie 2, pour chaque exploitant d'avions attribué au Sénégal (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 3.1 du Chapitre 3, Partie 2, pour chaque exploitant d'avions attribué au Sénégal (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 CO2 pour 2019 et 2020 quantité totale des émissions de CO2 pour 2019, et 85 % de la quantité totale des émissions de CO2 pour 2019, agrégées pour tous les exploitants d'avions sur chaque paire d'États ;

b) quantité totale des émissions de CO2 agrégées pour tous les exploitants d'avions sur chaque paire d'États (avec identification des paires d'États sujettes aux exigences de compensation, c'est-à-dire Chapitre 3, Partie 2, dans une année donnée (champ 1) ;

c) pour chaque exploitant d'avions :

1. nom de l'exploitant d'avions ;
2. État auquel l'exploitant d'avions est attribué ;
3. année de déclaration ;
4. total des émissions annuelles de CO2 (champ 2) ;
5. total des émissions de CO2 annuelles agrégées pour toutes les paires d'États sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du Chapitre 3, Partie 2 (champ 3) ;
6. total des émissions de CO2 annuelles agrégées pour toutes les paires d'États non sujettes aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au § 3.1 du Chapitre 3, Partie 2 (champ 4).

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

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

3.3. Utilisation de carburants admissibles CORSIA au Sénégal

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

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
		donné
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 Sénégal ont réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes).

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

a) année de production du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
b) producteur du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
c) lieu de production du carburant admissible CORSIA pur ;
d) type de carburant, matière première et procédé de transformation pour chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
e) valeur par défaut ou réelle des émissions pendant le cycle de vie (L_{CEF}) pour le carburant admissible CORSIA donné (en gCO2e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche) ;
f) numéro(s) de lot de chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;
g) volume total de chaque lot de carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation.

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

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 Adresse de l'exploitant d'avions ; 1.c Coordonnées de la personne responsable du rapport d'annulation d'unités d'émissions au sein de la société de l'exploitant d'avions ; 1.d Indicatif unique par lequel l'exploitant d'avions est attribué à un État, conformément aux dispositions du § 1.2.4 du Chapitre 1, Partie 2 ; 1.e État.
Champ 2	Années de la période de conformité faisant l'objet de la déclaration	2. Année(s) de la période de conformité pour laquelle (lesquelles) les exigences de compensation sont vérifiées dans le présent rapport.
Champ 3	Exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions	3. Exigences de compensation totales finales (en tonnes) de l'exploitant d'avions, telles qu'elles sont communiqué par l'Autorité.

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
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 d'unités d'émissions admissibles CORSIA ; 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'Autorité 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	Exploitants d'avions attribués à l'État	1. Exploitants d'avions attribués au Sénégal avec des exigences de compensation durant la période de conformité visée.
Champ 2	Années de la période de conformité visée	2. Année(s) de la période de conformité visée durant laquelle les exigences de compensation sont

Champ n°	*Champ de données*	*Détails*
		rapprochées dans le rapport
Champ 3	Exigences de compensation totales finales	3. Exigences de compensation totales finales (en tonnes) de l'exploitant d'avions, telles qu'elles sont communiquées par l'Autorité.
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 d'unités d'émissions admissibles CORSIA ; 5.f Type d'unité ; 5.g Pays hôte ; 5.h Méthodologie ; 5.i Démonstration de l'admissibilité de la date des unités ; 5.j Nom de registre désigné par le programme.

APPENDICE 6. VÉRIFICATION

1. Introduction

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

2. Organisme de vérification

Pour être admissible à vérifier la déclaration des émissions d'un exploitant d'avions, ainsi que son rapport d'annulation d'unités d'émissions le cas échéant, l'organisme de vérification doit être accrédité selon les normes ISO/IEC 17029:2019 et ISO 14065:2020, et se conformer aux exigences supplémentaires ci-après.

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

2.2.1. Après avoir effectué six (06) vérifications annuelles pour un même exploitant d'avions, le chef d'équipe observe 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. Personnel (ISO 14065:2020 section 7.2)

2.3.1. Le personnel qui a fourni une consultation en lien avec quelque déclaration que ce soit de l'exploitant d'avions concernant des gaz à effet de serre n'exécutera pas d'activité de vérification, au titre du présent volume, pour cet exploitant, et ce pendant une période de trois (03) années consécutives à partir de la date de la fourniture de la consultation.

2.3.2. L'organisme de vérification :

a) identifie et sélectionne le personnel d'une équipe compétente pour chaque mission ;
b) s'assure que la composition de l'équipe de vérification est adéquate pour le domaine aéronautique de la mission ;
c) s'assure que l'équipe de vérification comprend, au minimum, un chef d'équipe responsable de la planification de la mission et de la gestion de l'équipe ;

2.4. Processus de gestion des compétences du personnel (ISO 14065:2020 section 3.2)

2.4.1. L'organisme de vérification établit, met en œuvre et documente une méthode permettant d'évaluer les compétences des membres de l'équipe de vérification par rapport aux critères de compétence indiqués dans les normes ISO 14065:2020 et ISO 14066:2011 et aux § 2.3.2, 2.5.2 et 2.6 du présent Appendice.

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

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

2.5.1. L'organisme de vérification :

a) s'assure de la compétence continue de tout le personnel menant les activités de vérification, y compris du développement et de la formation professionnelle continue des vérificateurs afin de maintenir et/ou de renforcer les compétences ;

b) effectue des évaluations périodiques du processus d'évaluation des compétences pour en maintenir la pertinence aux fins du présent volume.

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

a) les exigences indiquées dans le présent Volume, le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction 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 Volume, 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 exceptions 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 ;

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

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

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

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

2.6.1. L'équipe de vérification dans son ensemble, et l'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 Volume, 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 2.6.2 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. Processus de gestion des compétences du personnel (ISO 14065:2020 section 7.3.7)

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 Pré-engagement (ISO 14065:2020, section 9.2)

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

a) nombre et type(s) d'avions ;

b) nombre de vols internationaux ;

c) méthode(s) applicable(s) de surveillance de la consommation de carburant, décrite(s) à l'Appendice 2 ;

d) informations sur la complexité du flux de données, des procédures et des activités de contrôle mis en œuvre ;

e) période de conformité pour laquelle des unités d'émissions ont été ou seront annulées ;

f) nombre total d'unités d'émissions qui ont été ou seront annulées pour la période de conformité indiquée ;

g) informations sur le ou les programmes d'unités d'émissions admissibles CORSIA utilisés comme sources d'unités d'émissions, notamment nom du ou des programmes, registres désignés par le ou les programmes, dates des unités admissibles, et activité et/ou types d'unités.

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

2.9. Engagement (ISO 14065:2020 section 9.3)

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

a) domaine d'application de la vérification, objectifs de la vérification, niveau d'assurance, importance relative et normes de vérification pertinentes (les normes ISO/IEC 17029, ISO 14065 et ISO 14064-3, le présent Volume et le Manuel technique environnemental, (Doc 9501), Volume IV — Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) ;

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

c) obligation pour l'exploitant d'avions d'accepter l'audit comme témoin potentiel par les évaluateurs de l'organisme national d'accréditation, qui pourraient être accompagnés par des pairs évaluateurs ou d'autres observateurs ;

d) obligation pour l'exploitant d'avions d'autoriser la communication de la déclaration des émissions, du rapport d'annulation d'unités d'émissions, le cas échéant, du rapport de vérification par l'organisme de vérification à l'Autorité ;

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

f) couverture des responsabilités.

2.10. Enregistrements (ISO 14065:2020, section 9.11)

L'organisme de vérification conserve des enregistrements sur le processus de vérification pendant une période minimale de dix (10) ans, notamment :

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

b) rapport de vérification et documents internes connexes ;

c) demandes de clarification, tous écarts et cas de non-conformité issus de la vérification et conclusions établies, communication avec la partie responsable sur tous les écarts (ISO 14064-3:2019, section 5.4.4) ;

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

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

2.11. Confidentialité (ISO 14065:2020, section 10.4)

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.1. En effectuant la vérification d'une déclaration des émissions, l'équipe de vérification applique les procédures suffisantes pour déterminer :

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

b) l'exploitant d'avions a surveillé, quantifié et communiqué ses émissions durant la période de déclaration des émissions, conformément aux dispositions du présent Volume et au plan 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 1, Partie 2, du présent Volume, afin d'assurer l'attribution correcte des vols d'avions loués et des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2**, Chapitre 1, Partie 2, exploités par d'autres exploitants d'avions relevant de la même structure organisationnelle ;

d) la valeur de la réduction des émissions indiquée, liée à l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, est une représentation juste et exacte des réductions d'émissions durant la période de déclaration et elle s'appuie sur des preuves internes et externes suffisantes et appropriées ;

e) les lots de 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 Volume.

3.3.2. Lorsqu'elle effectue la vérification d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'équipe de vérification applique les procédures suffisantes pour déterminer :

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

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

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

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

a) les émissions de CO_2 établies au moyen des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, calculées conformément aux dispositions de la section **2.2**, Chapitre 2, Partie 2 ;

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

3.4.2. Le domaine d'application de la vérification des réclamations en échange de l'utilisation de carburant admissible CORSIA dans la déclaration des émissions porte 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.

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

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

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

a) Seuil de 2 % pour les exploitants d'avions ayant des émissions annuelles sur des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2, supérieures à 500 000 tonnes ;

b) Seuil de 5 % pour les exploitants d'avions ayant des émissions annuelles sur des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au **1.1.2** du Chapitre 1, Partie 2 et à la section **2.1** du Chapitre 2, Partie 2, égales ou inférieures à 500 000 tonnes de CO_2.

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

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

3.6.1. L'équipe de vérification confirme que les données de la déclaration des émissions ont été recueillies conformément au plan approuvé de surveillance des émissions et aux exigences de surveillance indiquées dans le présent volume.

3.6.2. Conformément au plan de collecte de preuves de la déclaration des émissions, l'équipe de vérification mène des tests approfondis des données comportant des procédures analytiques et une vérification des données, en vue de déterminer la plausibilité et la complétude des données. À tout le moins, l'équipe de vérification détermine la plausibilité des fluctuations et des tendances sur une période de temps ou entre des données comparables, et elle identifie et évalue les valeurs manifestement aberrantes, les données inattendues, les anomalies et les données manquantes. Elle vérifie par recoupement si les quantités d'émissions indiquées sont raisonnables comparativement à d'autres données connexes sur le carburant communiquées par l'exploitant d'avions.

3.6.3. Selon les résultats des tests et des évaluations des données de la déclaration des émissions, l'évaluation des risques, le plan de vérification et le plan de collecte de preuves seront amendés selon les besoins.

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

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

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

3.8.1. L'équipe de vérification établit le plan de vérification en se fondant sur l'analyse stratégique et l'évaluation des risques. Le plan de vérification inclue 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 tient compte de l'évaluation des risques et de la nécessité d'établir un avis de vérification dont la fiabilité est satisfaisante.

3.8.2. Le plan de vérification inclut les éléments ci-après :

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

b) toute ressource extérieure requise ;

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

3.9.1. Le plan de collecte de preuves inclut les éléments ci-après :

a) nombre et type d'enregistrements et de preuves à examiner ;
b) méthodologie appliquée pour déterminer un échantillon représentatif ;
c) justification de la méthodologie retenue.

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

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

Lorsqu'elle effectue la vérification d'une déclaration des émissions ou d'un rapport d'annulation d'unités d'émissions, l'équipe de vérification choisit 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 », et les écarts ainsi que les cas de non-conformité seront précisés.

Si le rapport ou la déclaration contient des écarts graves et/ou des cas de non-conformité graves, si le champ d'application de la vérification est trop limité, ou si l'équipe de vérification n'est pas en mesure d'avoir une confiance suffisante dans les données, le rapport sera « vérifié et jugé non satisfaisant ».

3.11. Rapport de vérification (ISO 14064-3:2019 section 6.3.3)

3.11.1. L'équipe de vérification soumet une copie du rapport de vérification à l'exploitant d'avions. À la réception de l'autorisation de l'exploitant d'avions, l'équipe de vérification communique à l'Autorité 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 inclut les éléments ci-après :

a) noms de l'organisme de vérification et des membres de l'équipe de vérification ;
b) temps alloué (incluant les révisions et les dates) ;
c) portée de la vérification ;
d) principaux résultats de l'évaluation de l'impartialité et de l'évitement de conflit d'intérêts ;
e) critères pour la vérification de la déclaration des émissions ;
f) critères par rapport auxquels le rapport d'annulation d'unités d'émissions a été vérifié ;
g) Informations et données sur l'exploitant d'avions utilisées par l'organisme de vérification pour recouper les données et exécuter d'autres activités de vérification ;
h) principaux résultats de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques ;
i) description des activités de vérification entreprises, lieu où chacune de ces activités a été menée (sur place ou à l'extérieur) et résultats des vérifications du système d'information et des mesures de surveillance des émissions de CO_2 ;
j) description de l'échantillonnage et des tests des données, incluant les enregistrements ou les preuves soumis à l'échantillonnage, taille de l'échantillon, et méthodes d'échantillonnage ;
k) résultats de tous les échantillonnages et des tests, incluant les recoupements, et, dans le cas de la méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, évaluation de l'exactitude du taux moyen de consommation de carburant de l'exploitant d'avions par indicatif OACI utilisé ;
l) conformité au plan de surveillance des émissions ;
m) tout cas de non-conformité du plan de surveillance des émissions aux dispositions du présent Volume ;
n) cas de non-conformité et écart constatés (incluant la solution appliquée) ;
o) conclusions sur la qualité et l'importance relative des données ;
p) conclusions sur la vérification de la déclaration des émissions ;
q) conclusions sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions ;
r) justifications de l'avis final formulé par l'équipe de vérification ;
s) résultats de l'examen indépendant et le nom de l'examinateur indépendant ;
t) Avis de vérification final.

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

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

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

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

Un examen indépendant est effectué pour s'assurer que le processus de vérification s'est déroulé conformément aux normes ISO 14065:2020 et ISO 14064-3:2019 et au présent volume, et que les preuves obtenues sont appropriées et suffisantes pour permettre à l'organisme de vérification d'émettre un rapport de vérification dont la fiabilité est satisfaisante.

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

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

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

4. ORGANISME D'ACCRÉDITATION

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

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

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

Supplément A – Procédures d'attribution

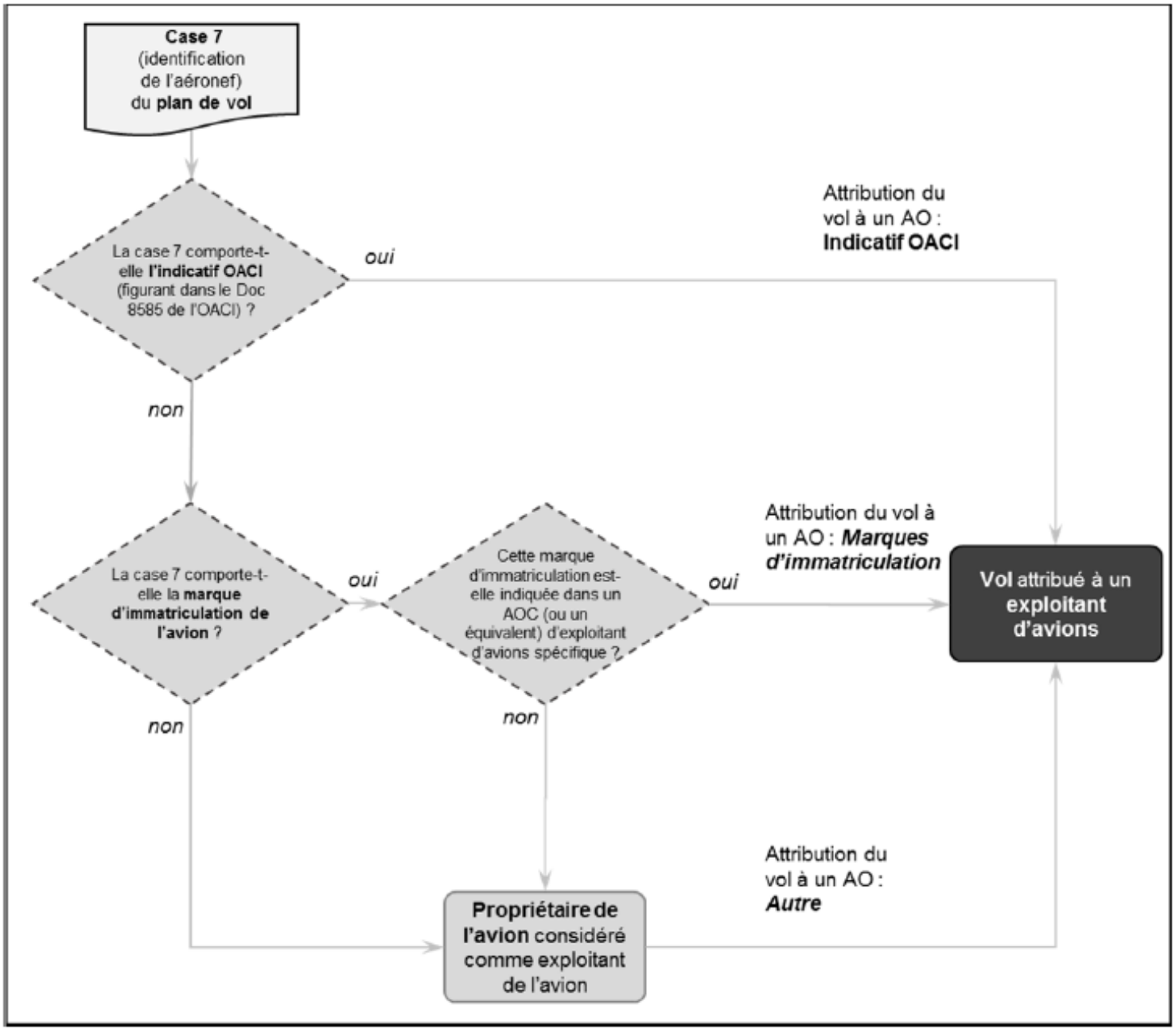

FIGURE A-1. Procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions

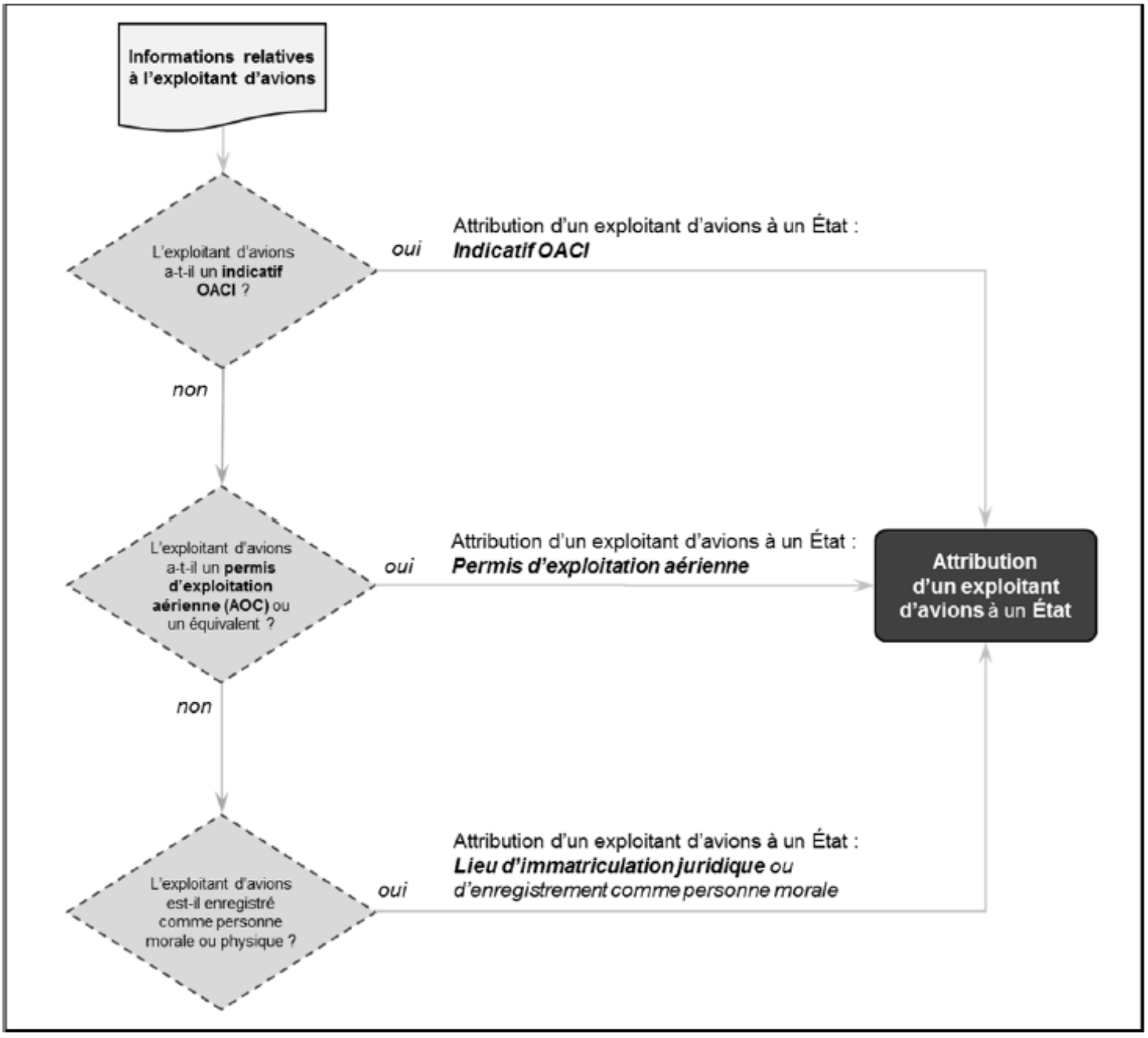

FIGURE A-2. Procédure d'attribution d'un exploitant d'avions à un État

Supplément B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux

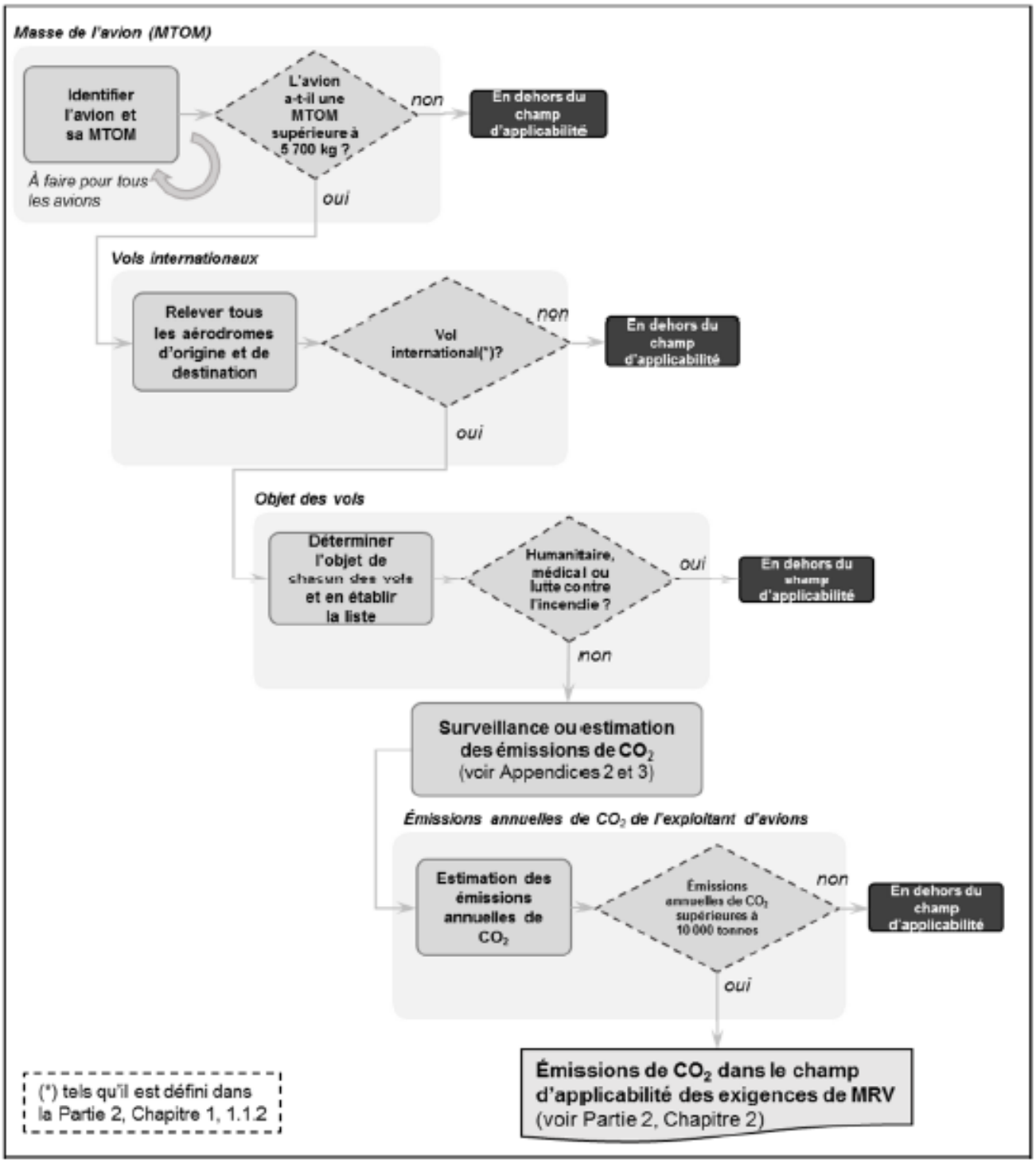

FIGURE B-1. Détermination de l'applicabilité de la Partie 2, Chapitre 2, aux vols internationaux, (aux fins des exigences de MRV)

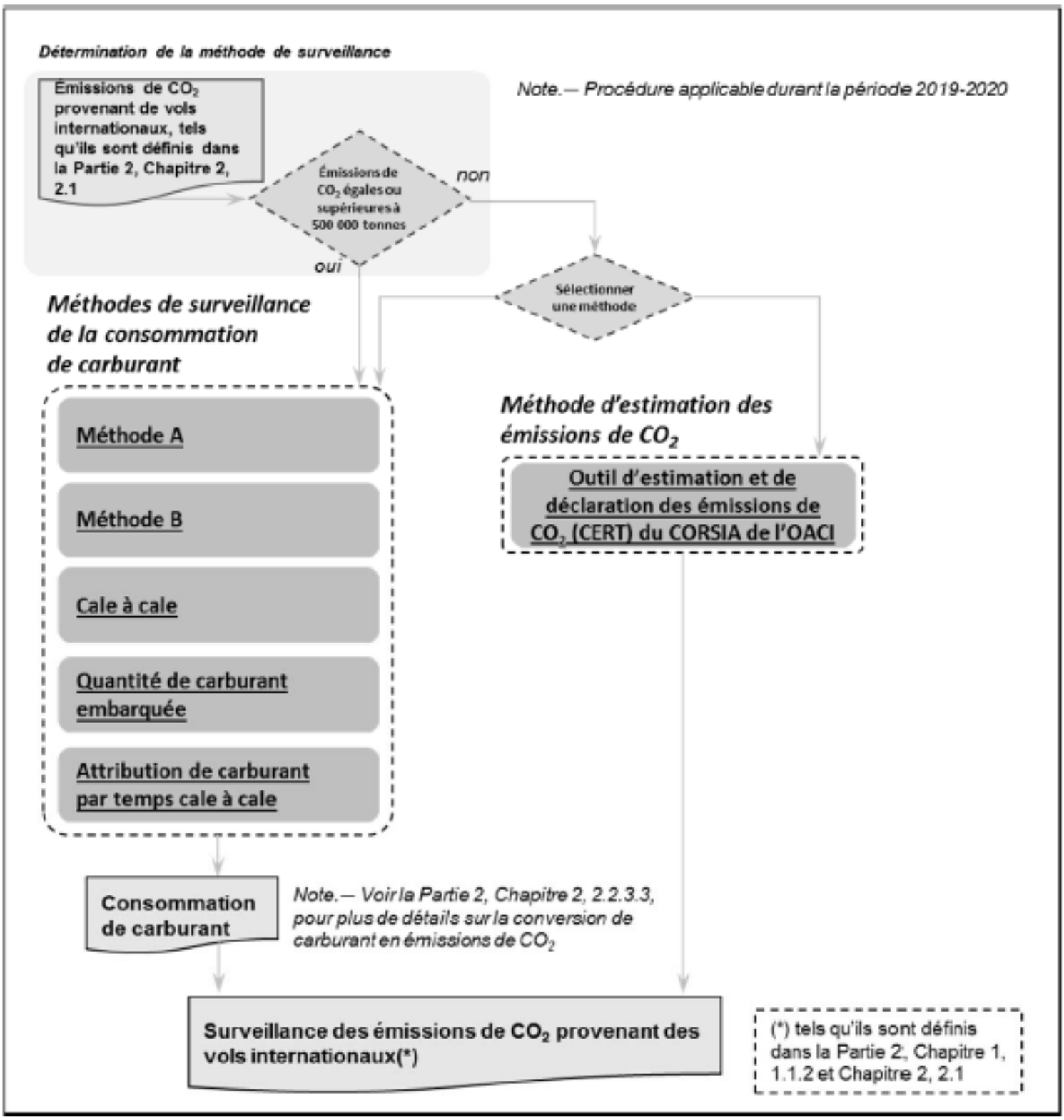

FIGURE B-2. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020

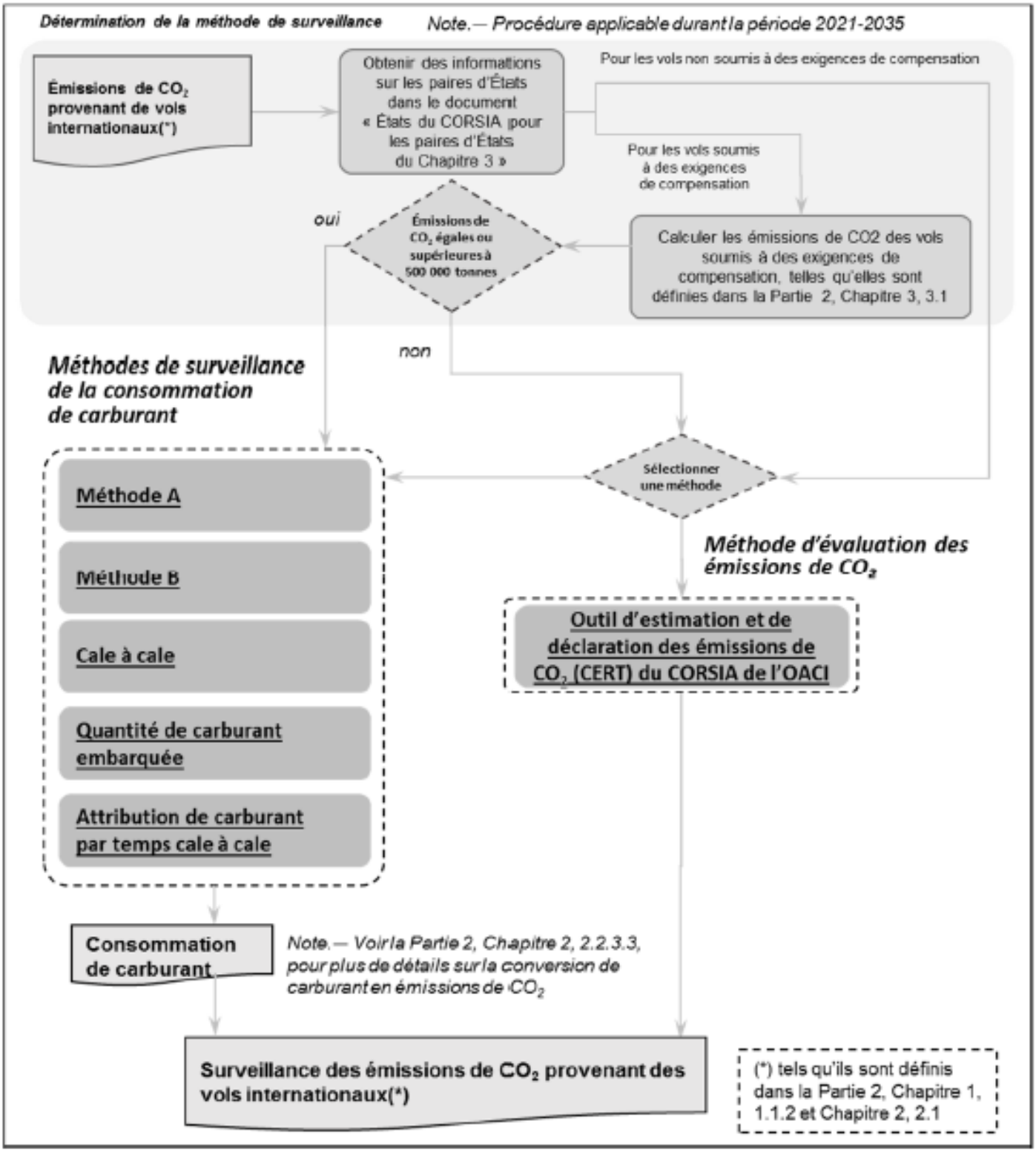

FIGURE B-3. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité (2021-2035)

Supplément C – Procédures de surveillance de la consommation de carburant

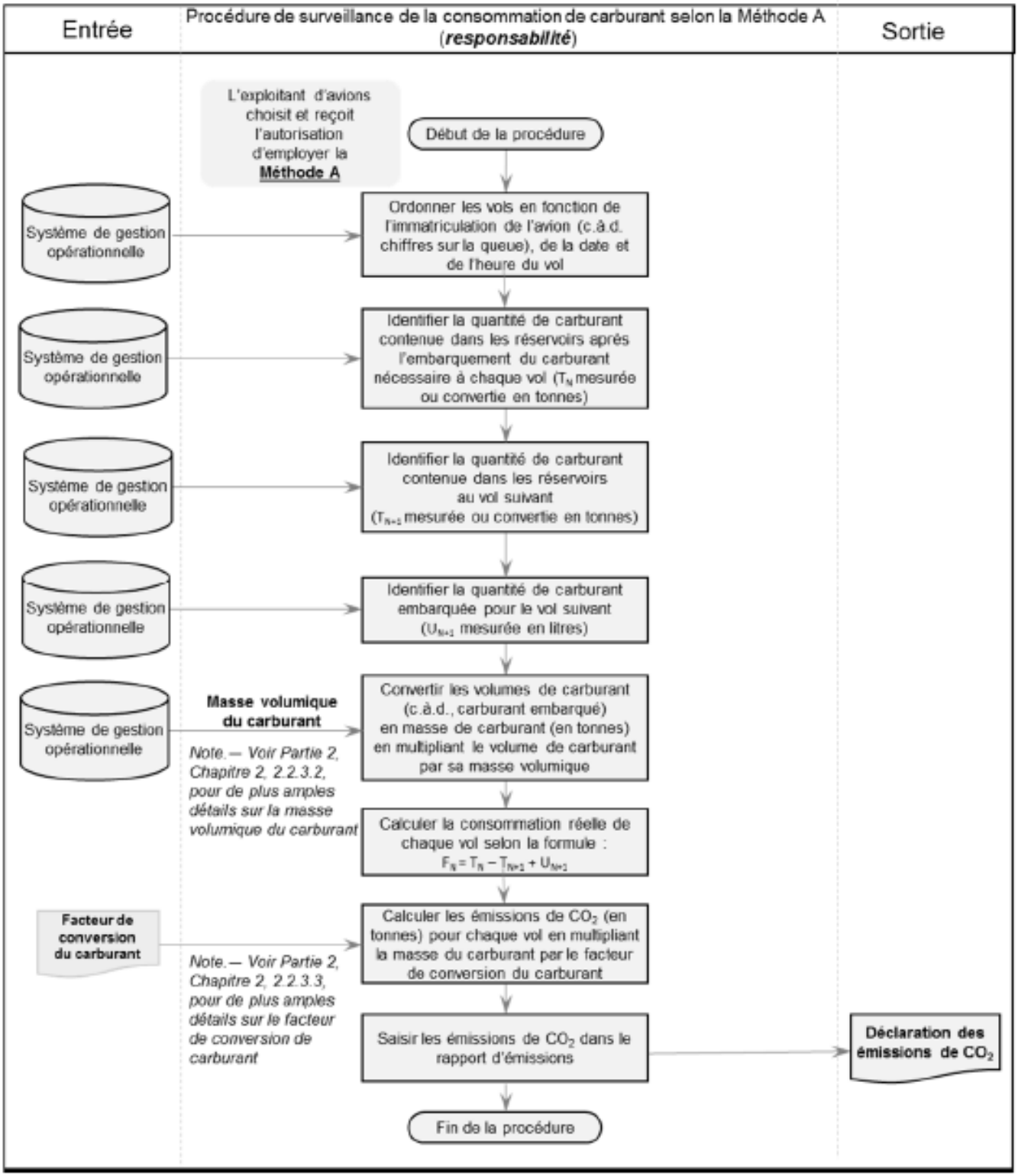

FIGURE C-1. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode A

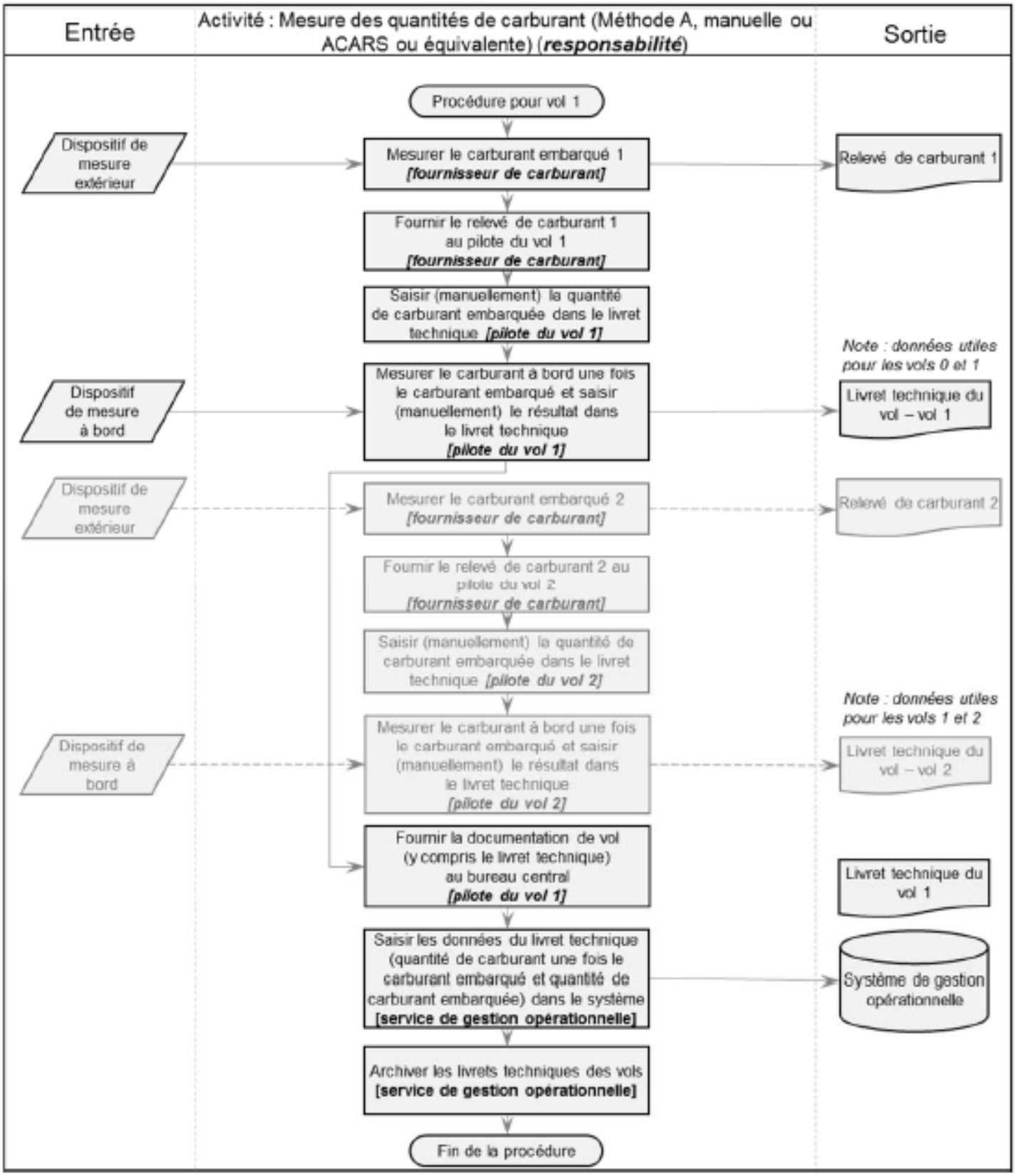

FIGURE C-2. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode A avec la quantité de carburant embarquée fournie par le fournisseur de carburant

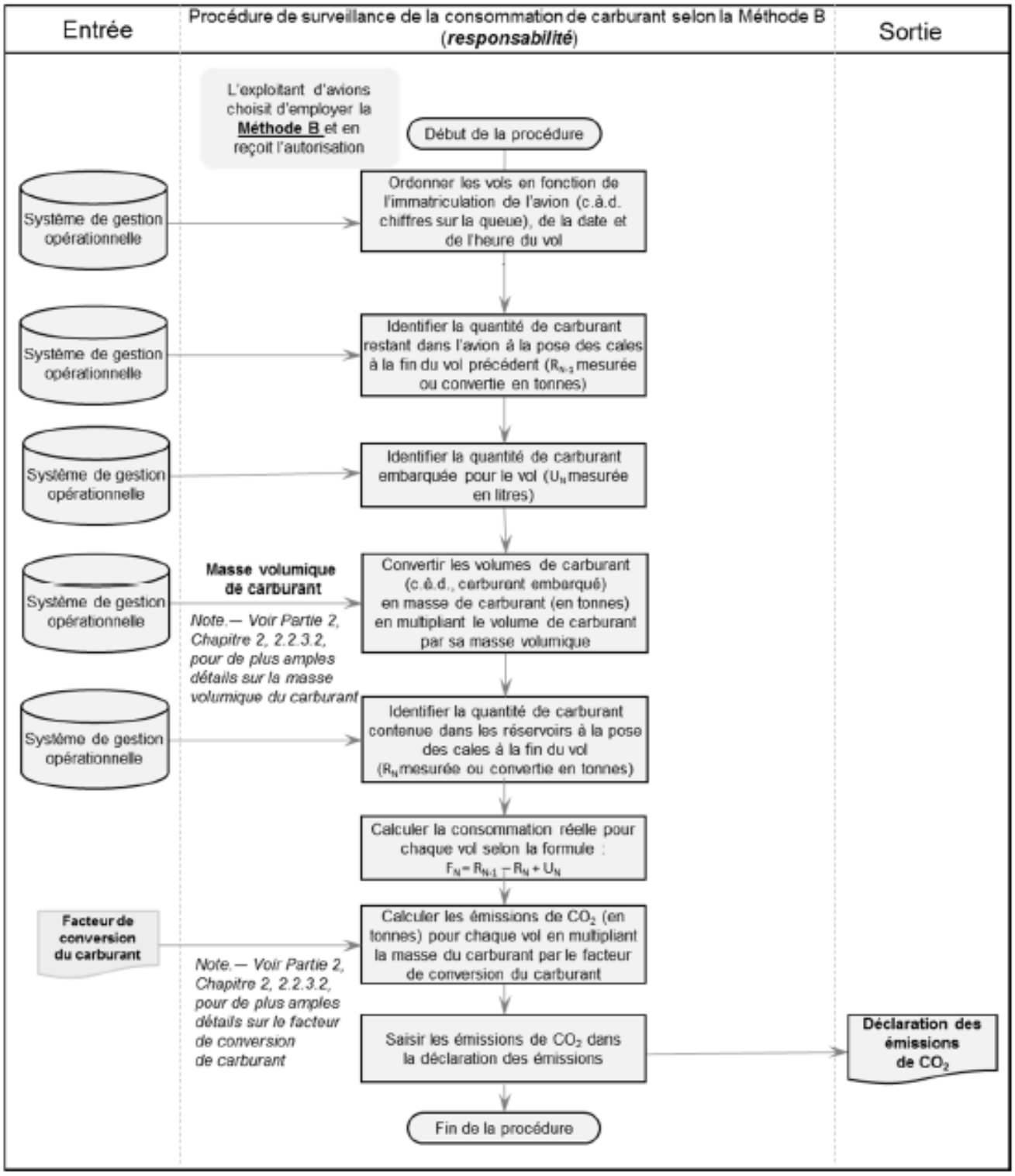

FIGURE C-3. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B

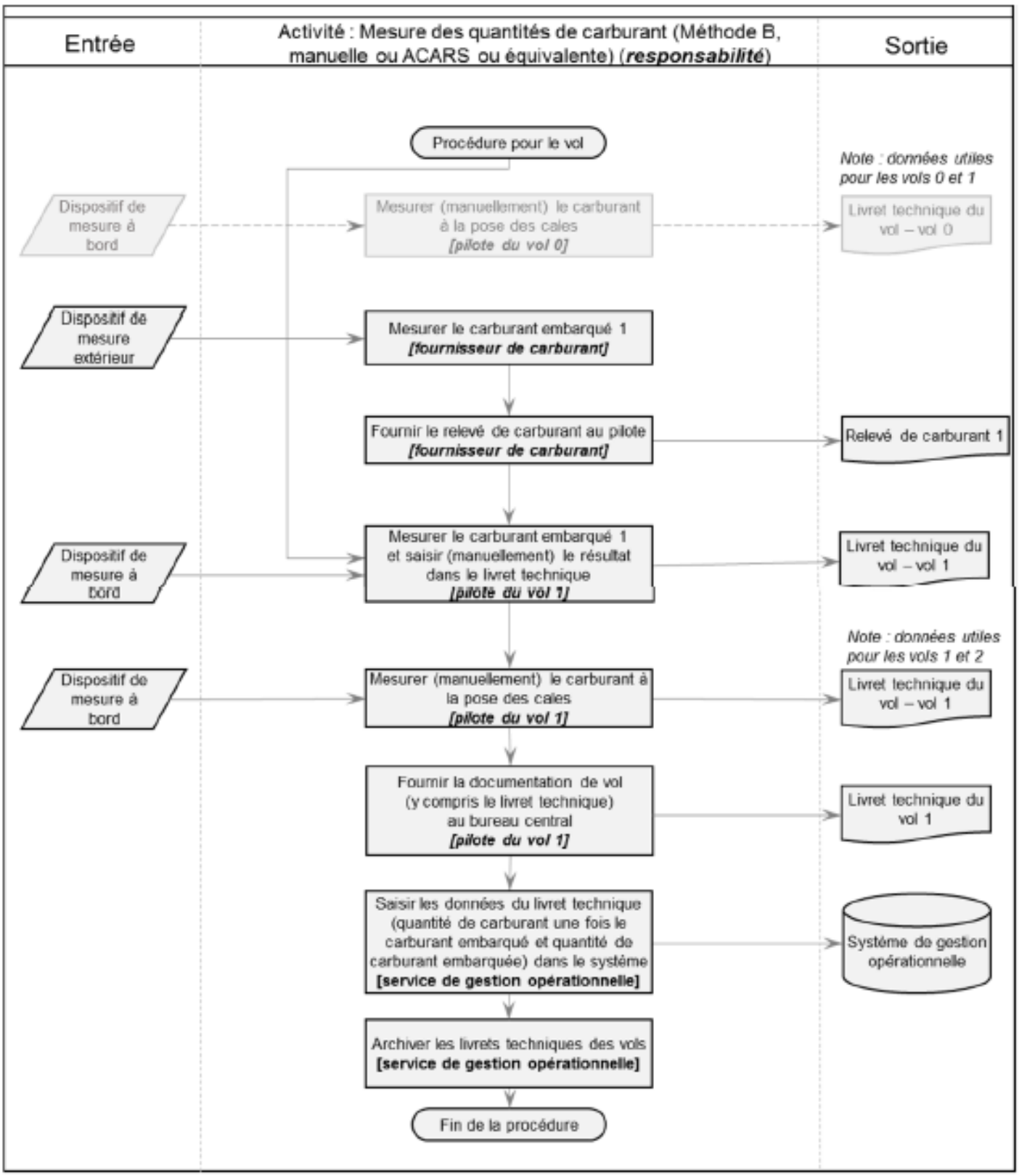

FIGURE C-4. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode B avec la quantité de carburant embarquée (Procédure manuelle)

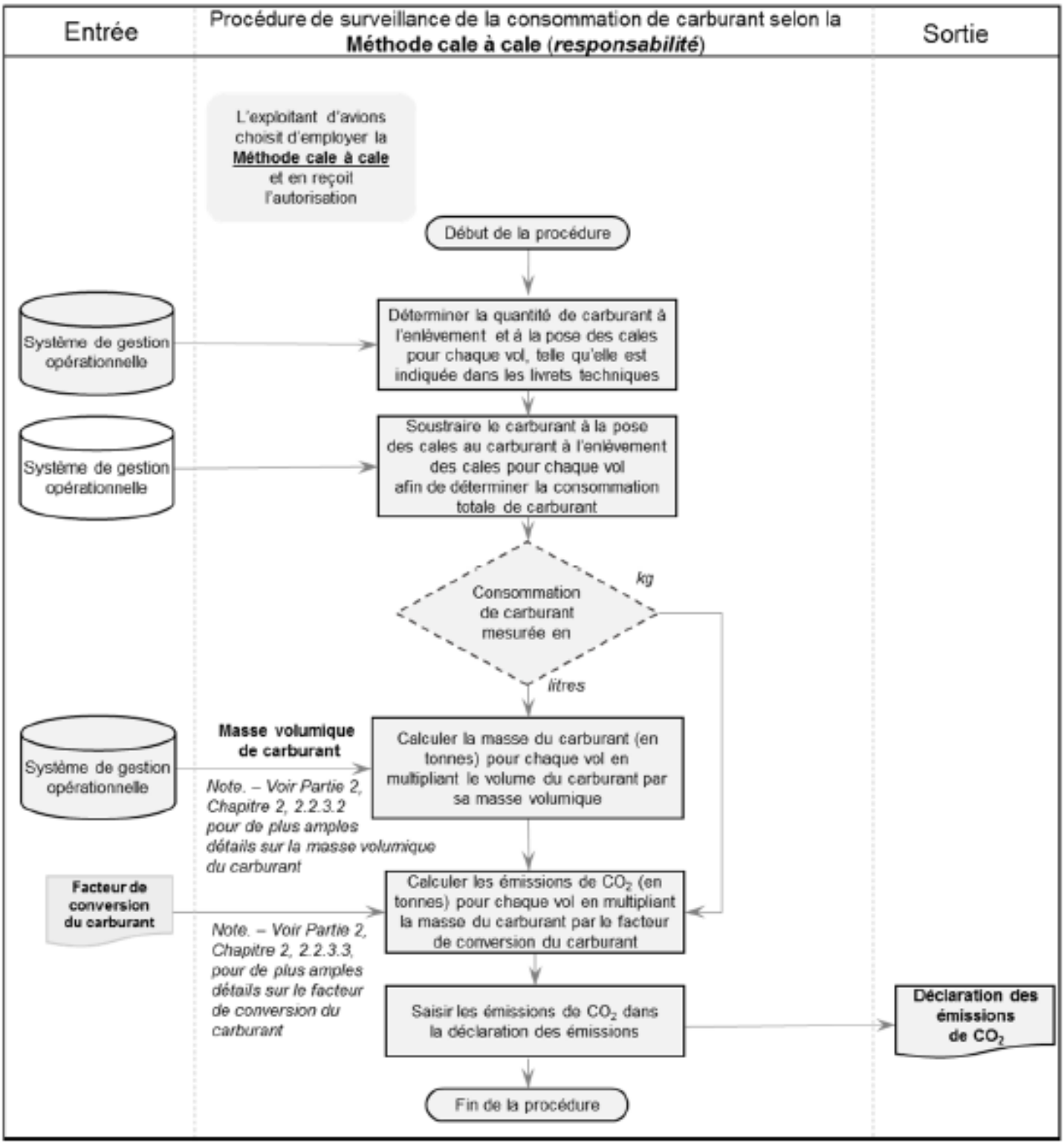

FIGURE C-5. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode cale à cale

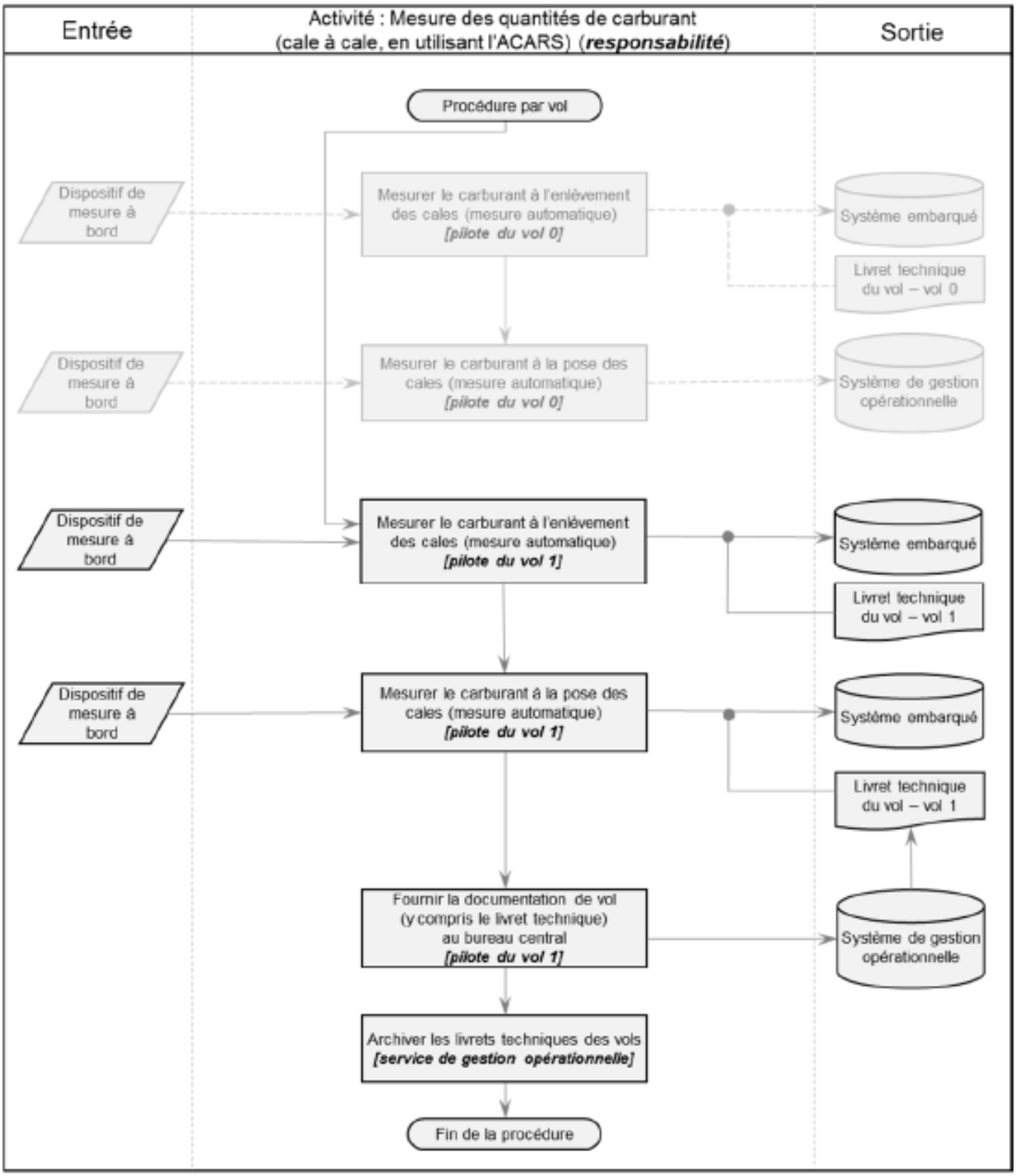

FIGURE C-6. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode cale à cale

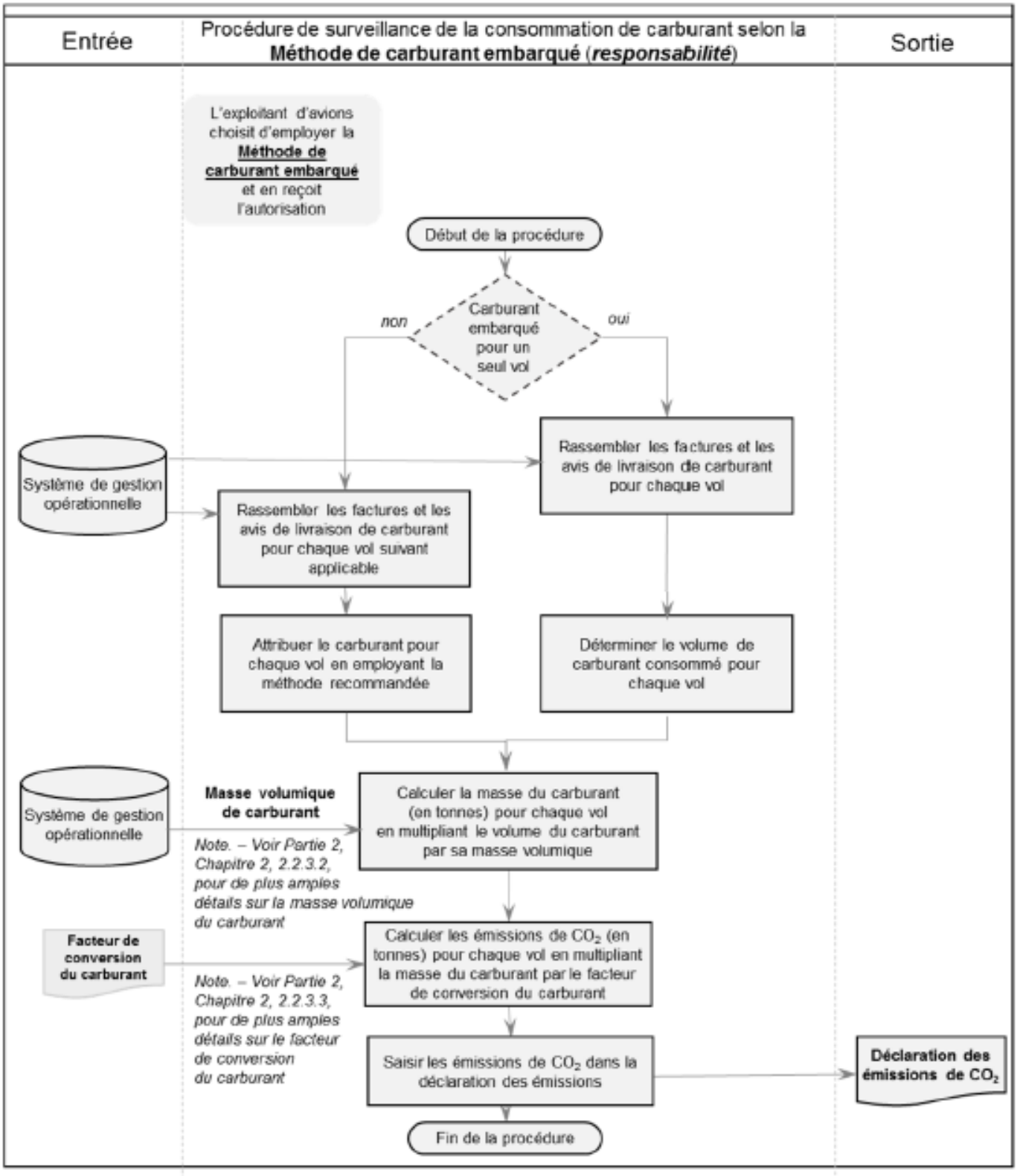

FIGURE C-7. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode de calcul de la quantité de carburant embarquée

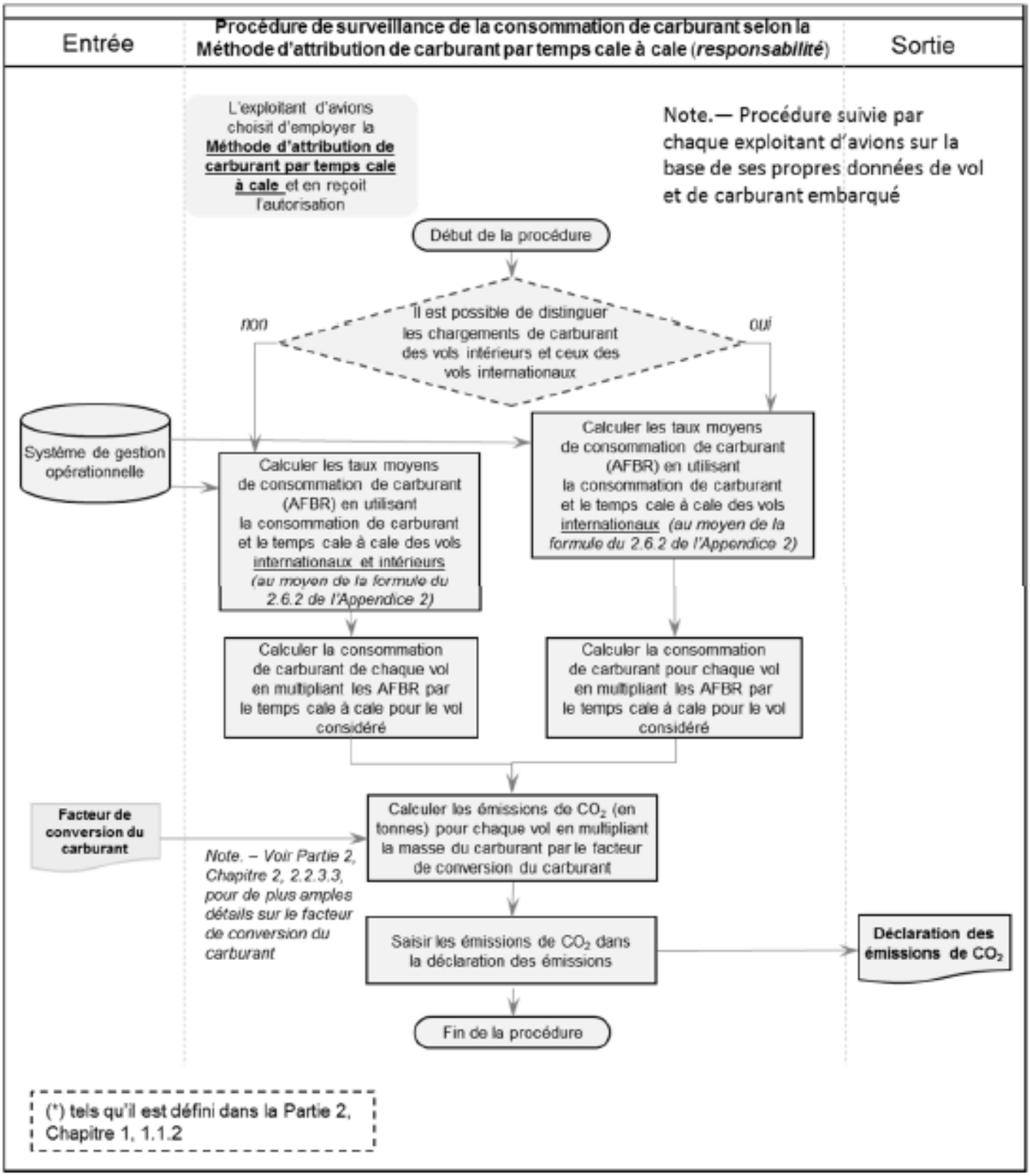

FIGURE C-8. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale