

République du Togo
Travail – Liberté – Patrie



**RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU
TOGO**

RANT 16 –PART IV

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE

1^{ère} Edition / Révision 00 / Mai 2019

APPROUVÉ PAR

Décision N° 37-1/19/ANAC/DG/CJ/DIQ du 12 juin 2019 portant adoption de la partie 4 du règlement aéronautique national togolais relatif à la protection de l'environnement - Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4

**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : ii
Révision : 00
Date : 15/05/2019

ADMINISTRATION



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG	i	01	Mai 2019	00	Mai 2019
PG ADM	ii	01	Mai 2019	00	Mai 2019
LPE	iii	01	Mai 2019	00	Mai 2019
ER	iv	01	Mai 2019	00	Mai 2019
LA	v	01	Mai 2019	00	Mai 2019
TDM	vi	01	Mai 2019	00	Mai 2019
Section 1, Chap 1	1-1-1 à 1-1-3	01	Mai 2019	00	Mai 2019
Section 1, Chap 2	1-2-1	01	Mai 2019	00	Mai 2019
Section 2, Chap 1	2-1-1 à 2-1-6	01	Mai 2019	00	Mai 2019
Section 2, Chap 2	2-2-1 à 2-2-13	01	Mai 2019	00	Mai 2019
Section 2, Chap 3	2-3-1 à 2-3-6	01	Mai 2019	00	Mai 2019
Section 2, Chap 4	2-4-1 à 2-4-3	01	Mai 2019	00	Mai 2019
APP 1	APP 1-1 à APP 1-47	01	Mai 2019	00	Mai 2019
APP 2	APP 2-1 à APP 2-8	01	Mai 2019	00	Mai 2019
APP 3	APP 3-1 à APP 3-3	01	Mai 2019	00	Mai 2019
APP 4	APP 4-1 à APP 4-7	01	Mai 2019	00	Mai 2019
APP 5	APP 5-1 à APP 5-16	01	Mai 2019	00	Mai 2019
APP 6	APP 6-1 à APP 6-12	01	Mai 2019	00	Mai 2019
SUP A	SUP A-1 à SUP A-2	01	Mai 2019	00	Mai 2019
SUP B	SUP B-1 à SUP B-3	01	Mai 2019	00	Mai 2019
SUP C	SUP C-1 à SUP C-8	01	Mai 2019	00	Mai 2019



TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS	1-1-1
CHAPITRE 1. — DÉFINITIONS	1-1-1
CHAPITRE 2. — ABRÉVIATIONS ET UNITÉS	1-2-1
SECTION 2. RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSA)	2-1-1
CHAPITRE 1. — ADMINISTRATION.....	2-1-1
CHAPITRE 2. — SURVEILLANCE, DÉCLARATION ET VÉRIFICATION (MRV) DES ÉMISSIONS ANNUELLES DE CO ₂ DES EXPLOITANTS D'AVIONS.....	2-2-1
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	2-3-1
CHAPITRE 4. — UNITÉS D'ÉMISSIONS	2-4-1
APPENDICE 1. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES	APP 1-1
APPENDICE 2. MÉTHODE DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT	APP 2-1
APPENDICE 3. MÉTHODES ET OUTILS D'ESTIMATION ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO ₂	APP 3- 1
APPENDICE 4 PLANS DE SRVEILLANCE DES ÉMISSIONS	APP 4-1
APPENDICE 5. DÉCLARATION	APP 5-1
APPENDICE 6. VÉRIFICATION.....	APP 6-1
Supplément A – Procédures d'attribution	SUP A-1
Supplément B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux	SUP B-1
Supplément C – Procédures de surveillance de la consommation de carburant.....	SUP C-1



SECTION 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

CHAPITRE 1. — DÉFINITIONS

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

Autorité de l'aviation civile. Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo (ANAC), sauf indication contraire.

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

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

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

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 règlement.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale

Page : 1-1-3
Révision : 00
Date : 15/05/2019

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

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

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

CHAPITRE 2. — ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

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

Abréviations

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

Unités hors SI

Les unités hors SI indiquées au Tableau 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 règlement.

Tableau 1 Unités hors SI à utiliser avec les unités SI

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



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

CHAPITRE 1. — ADMINISTRATION

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

Note 2.— Les documents de l'OACI auxquels renvoie le présent règlement et qui sont indiqués ci-après sont des textes en appui audit règlement et ils sont essentiels à la mise en œuvre du CORSIA. Ces documents peuvent être consultés sur le site web du CORSIA de l'OACI:

- 1. États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 (CORSIA States for Chapter 3 State Pairs) ;*
- 2. Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ du CORSIA de l'OACI (ICAO CORSIA CO₂ Estimation and Reporting Tool) ;*
- 3. CORSIA – Condition d'admissibilité et exigences pour les programmes de certification de la durabilité (CORSIA Eligibility Framework and Requirements for Sustainability Certification Schemes) ;*
- 4. CORSIA – Programmes approuvés de certification de la durabilité (CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes) ;*
- 5. CORSIA – Critères de durabilité pour les carburants admissibles CORSIA (CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels) ;*
- 6. CORSIA – Valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie des carburants admissibles CORSIA (CORSIA Default Life Cycle Emissions Values for CORSIA Eligible Fuels) ;*
- 7. CORSIA – Méthodologie de calcul des valeurs réelles des émissions pendant le cycle de vie (CORSIA Methodology for Calculating Actual Life Cycle Emissions Values) ;*
- 8. CORSIA – Unités d'émissions admissibles (CORSIA Eligible Emissions Units) ;*
- 9. CORSIA – Critères d'admissibilité des unités d'émissions (CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria);*



10. *Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de mise en œuvre du CORSIA (CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for the Implementation of CORSIA) ;*
11. *CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États (CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions);*
12. *CORSIA- Émissions de 2020 (CORSIA 2020 Emissions) ;*
13. *CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle (CORSIA Annual Sector's Growth Factor (SGF)) ;*
14. *Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence (CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for Transparency).*

Les dispositions 1.1 à 1.6 s'appliquent aux classifications définies dans le présent règlement.

1.1 Attribution de vols internationaux à un exploitant d'avions

1.1.1 L'exploitant d'avions identifie les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 et au 2.1, qui lui sont attribués selon la méthode décrite au 1.1.2 au 1.1.3.

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

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

1.1.3 L'attribution d'un vol international particulier à un exploitant d'avions 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 ;

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



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

- b) **Marques d'immatriculation** : Lorsque la case 7 (identification de l'aéronef) du plan de vol contient la marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation d'un avion qui est explicitement indiquée dans un permis d'exploitation aérienne (PEA) (ou l'équivalent), 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.

Note.— La Figure A-1 du Supplément A illustre la procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions.

1.1.4 À la demande de l'autorité de l'aviation civile, les propriétaires d'avions immatriculés au Togo et identifiés selon la méthode décrite en 1.1.3 c) fournissent 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 règlement, sous réserve que la délégation soit accordée à une entité différente de l'organisme de vérification. La responsabilité de conformité ne doit pas être déléguée.

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


1.2.1 L'exploitant d'avions assurant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis 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 de l'Aviation Civile veille à ce qu'un exploitant d'avions soit correctement attribué au Togo selon la méthode décrite au 1.2.4.

1.2.3 L'Autorité de l'Aviation Civile 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 L'attribution d'un exploitant d'avions à un État est établie comme suit :

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-1-4</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

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

- b) **Permis d'exploitation aérienne** : Lorsque l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI, mais qu'il détient un permis d'exploitation aérienne (ou un équivalent) valide, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent règlement auprès de l'État qui a émis le permis d'exploitation aérienne (ou l'équivalent) ;
- c) **Lieu d'immatriculation juridique** : Lorsque l'exploitant d'avions ne dispose pas d'un indicatif OACI ou ne détient pas de permis d'exploitation aérienne, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent règlement, auprès de l'État où il est inscrit comme personne morale. Si l'exploitant d'avions est une personne physique, il s'acquitte de ses obligations aux termes du présent règlement auprès de l'État de résidence et d'enregistrement.

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

1.2.6 L'exploitant d'avions attribué au Togo, disposant d'une filiale en propriété exclusive enregistrée légalement au Togo, peut être traité comme un exploitant d'avions consolidé unique responsable de la conformité aux dispositions du présent règlement, sous réserve d'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile. Des preuves sont 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 de l'Aviation Civile soumet à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux exigences indiquées au Tableau A5-3 (champ 1) de l'Appendice 5 et conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1. L'Autorité de l'Aviation Civile 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 Responsabilité administrative

1.3.1 L'Autorité de l'Aviation Civile 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 règlement.

1.3.2 L'application des dispositions du présent règlement et les tâches administratives auprès de l'OACI ne seront pas déléguées à un autre État. Les procédures administratives décrites dans le présent règlement peuvent être déléguées à un autre État dans le cadre d'un partenariat administratif fondé sur un accord bilatéral.



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

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

1.3.4 Réserve

1.3.5 Au cas où c'est le Togo qui reçoit le soutien de capacité, l'Autorité de l'Aviation Civile veillera à ce que les exploitants d'avions qui lui sont attribués soient avisés des dispositions administratives avant le début du partenariat administratif et de toutes modifications éventuelles par la suite.

1.3.6 Un retrait d'un partenariat administratif ne peut avoir lieu avant la terminaison des activités de déclaration à la fin de la période de déclaration, mais il peut avoir lieu conformément aux délais de préavis définis dans l'accord.

1.3.7 S'il y a lieu, l'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI la liste des organismes de vérification accrédités par l'organisme national d'accréditation, conformément aux exigences indiquées au Tableau A5-3 (champ 2) de l'Appendice 5, et conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1. L'Autorité de l'Aviation Civile 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 10 ans, des enregistrements démontrant la conformité aux exigences des Chapitres 2, 3, et 4 de la présente section. **1.4.2** L'exploitant d'avions tient des enregistrements relatifs à ses émissions de CO₂ par paire d'États durant la période 2019-2020, afin de vérifier ses exigences de compensation calculées par l'autorité de l'aviation civile durant les périodes de conformité 2030-2035.

1.3.2 Réserve

1.4.3 L'Autorité de l'Aviation Civile tient des enregistrements relatifs aux émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions par paire d'États durant la période 2019-2020, afin de calculer les exigences de compensation de l'exploitant d'avions durant les périodes de conformité 2030-2035.

1.5 Périodes de conformité et calendrier

L'Autorité de l'Aviation Civile et les exploitants d'avions doivent se conformer aux normes des Chapitres 2, 3, et 4 de la présente section, comme le prévoit le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : 2-1-6
Révision : 00
Date : 15/05/2019

1.6 Procédures équivalentes

Des procédures équivalentes, au lieu des procédures spécifiées dans le présent règlement peuvent être approuvée par l'Autorité de l'Aviation Civile. Il appartient à l'exploitant de démontrer que les procédures équivalentes satisfont aux prescriptions du présent règlement.

Note.— Des éléments indicatifs, incluant l'application de procédures équivalentes, sont fournis dans le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).



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

2.1 Applicabilité des exigences de MRV

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

2.1.1 Les exigences du présent Chapitre s'appliquent aux exploitants d'avions qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO₂ supérieure à 10 000 tonnes par l'usage d'un ou de plusieurs avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, à partir du 1^{er} janvier 2019, à l'exception des vols humanitaires, médicaux ou de lutte contre l'incendie.

2.1.2 Réserve

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 doit présenter des preuves à l'appui de telles activités à l'organisme de vérification ou, sur demande, à l'Autorité de l'Aviation Civile.

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 Réserve

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

2.2 Surveillance des émissions de CO₂

2.2.1 Admissibilité des méthodes de surveillance

2.2.1.1 L'exploitant d'avions 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 2.2.1.3, et approuvée par l'Autorité de l'Aviation Civile. Une fois le plan de surveillance des émissions approuvé, l'exploitant d'avions applique la même méthode de surveillance admissible durant toute la période de conformité.



Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501 de l'OACI), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) contient d'autres éléments indicatifs sur l'admissibilité des méthodes de surveillance ainsi que sur les seuils correspondants et les paramètres connexes.

2.2.1.2 Période 2019-2020

2.2.1.2.1 L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 et au 2.1, sont égales ou supérieures à 500 000 tonnes, est tenu d'appliquer une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'Appendice 2.

2.2.1.2.2 L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 et au 2.1, sont inférieures à 500 000 tonnes, est tenu soit d'appliquer une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, soit d'utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux Appendices 2 et 3.


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

2.2.1.2.4 Réserve

2.2.1.2.5 Si, au 1^{er} janvier 2019, l'exploitant d'avions ne dispose pas de plan de surveillance des émissions approuvé, il surveillera et enregistrera ses émissions de CO₂ conformément à la méthode de surveillance admissible décrite dans le plan de surveillance des émissions qu'il a soumis ou qu'il soumettra à l'Autorité de l'Aviation Civile .

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-2-3</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

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

2.2.1.3 Période 2021-2035


2.2.1.3.1 L'exploitant d'avions, dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux soumis à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au 1.1.2 et au 3.1, sont égales ou supérieures à 50 000 tonnes, est tenu d'utiliser pour ces vols une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'Appendice 2. Pour les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 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 est tenu d'utiliser soit une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'Appendice 2, soit l'outil d'estimation et de déclarations des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'Appendice 3.

2.2.1.3.2 L'exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au 1.1.2 et au 3.1, sont inférieures à 50 000 tonnes, est tenu soit d'appliquer une méthode de surveillance de la consommation de carburant, soit utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux Appendices 2 et 3.

2.2.1.3.3 Si les émissions annuelles de CO₂ provenant des vols internationaux de l'exploitant d'avions sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au 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 1^{er} janvier de l'année (y+3), l'exploitant d'avions est tenu de passer à une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles qu'elles sont décrites à l'Appendice 2.

2.2.1.3.4 Si les émissions annuelles de CO₂ provenant de vols internationaux de l'exploitant d'avions sujets à des exigences de compensation, tels qu'ils sont définis respectivement au 1.1.2 et au 3.1, descendent en-dessous du seuil de 50 000 tonnes au cours d'une année donnée (y), aussi bien que durant l'année (y+1), l'exploitant d'avions peut changer de méthode de surveillance le 1^{er} janvier de l'année (y+3). Si l'exploitant d'avions décide de changer de méthode de surveillance, il 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 16 - PART 4</p> <p style="text-align: center;">Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-2-4 Révision : 00 Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

2.2.2 Plan de surveillance des émissions

2.2.2.1 L'exploitant d'avions doit soumettre à l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile, un plan de surveillance des émissions, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1. Le plan de surveillance des émissions doit contenir les renseignements indiqués à l'Appendice 4.

2.2.2.2 Un exploitant d'avions nouveau venu doit soumettre à l'Autorité de l'Aviation Civile un plan de surveillance des émissions dans les trois mois qui suivent la date à laquelle il remplit les critères décrits au 2.1.

2.2.2.3 L'exploitant d'avions doit soumettre de nouveau à l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile 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'Autorité de l'Aviation Civile de déterminer si la méthode de surveillance de l'exploitant d'avions est conforme aux exigences).

2.2.2.4 L'exploitant d'avions doit aviser également l'Autorité de l'Aviation Civile de tout changement qui peut avoir une incidence sur la supervision de l'État (comme par exemple, changement de la désignation sociale ou de l'adresse), même si les modifications ne sont pas considérées comme significatives.

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

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 d'autres éléments indicatifs sur le plan de surveillance des émissions et les changements importants.

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

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

2.2.3.2 L'exploitant d'avions doit enregistrer la masse volumique du carburant (qui peut être la valeur réelle ou une valeur standard de 0,8 kg par litre) utilisée pour des raisons d'exploitation et de sécurité (par exemple, inscription dans un registre d'exploitation, un journal de bord ou un carnet technique). La



procédure pour indiquer l'utilisation de la masse réelle ou standard est décrite en détails dans le plan de surveillance des émissions, avec renvoi aux documents pertinents de l'exploitant d'avions.

Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSA) contient d'autres éléments indicatifs sur la masse volumique du carburant.

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

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f$$

CO₂ = Émissions de CO₂ (en tonnes) ;

M_f = Masse du carburant f utilisé (en tonnes) ;

FCF_f = Facteur de conversion du carburant f donné, égal à 3,16 (en kg de CO₂/kg de carburant) pour le carburant Jet-A/Jet-A1, et à 3,10 (en kg de CO₂/kg de carburant) pour le carburant AvGas ou Jet-B.

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

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

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

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

2.3 Déclaration des émissions de CO₂

2.3.1 Déclaration de l'exploitant d'avions

2.3.1.1 L'exploitant d'avions doit soumettre à l'Autorité de l'Aviation Civile 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 de l'Aviation Civile décide du niveau d'agrégation (c'est-à-dire, paire d'États ou paire d'aéroports) selon lequel un exploitant d'avions attribué au Togo 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 CO₂ (voir Tableau A5-1, champ 8). L'Autorité de l'Aviation Civile informe l'exploitant d'avions si, dans sa déclaration des émissions, les champs 7 et 8 sont au niveau de paire d'États ou de paire d'aéroports, 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI n'a pas à remplir le champ 5.

2.3.1.4 L'exploitant d'avions doit utiliser le modèle de déclarations 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 (CORSA), ou un modèle approuvé par l'Autorité de l'Aviation Civile

2.3.1.5 Lorsque l'exploitant d'avions soumet des déclarations récapitulatives des émissions de CO₂ provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis 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 déclarations 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'Autorité de l'Aviation Civile que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'avions, tel qu'il est défini au 3.2 de l'Appendice 5, en indiquant les raisons pour lesquelles une telle publication serait préjudiciable à ses intérêts commerciaux. L'Autorité de l'Aviation Civile détermine, 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 CO₂ des vols d'un exploitant d'avions réalisés entre une paire d'États donnée sont considérées comme commercialement sensibles si elles sont calculées selon une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'Appendice 2.

2.3.1.7 Dans les circonstances spécifiques où des données par paire d'États agrégées peuvent être attribuées à un exploitant d'avions particulier en raison du nombre très limité d'exploitants d'avions assurant des vols entre cette paire d'États, l'exploitant d'avions peut demander par écrit à l'Autorité de l'Aviation Civile 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 de l'Aviation Civile détermine, sur la base de cette demande, si ces données sont confidentielles.

2.3.2 Déclaration de l'Autorité de l'Aviation Civile

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

2.3.2.2 L'Autorité de l'Aviation Civile soumet une déclaration à l'OACI, conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1. Cette déclaration doit contenir 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 de l'Aviation Civile informe l'OACI de toutes données communiquées considérées confidentielles, conformément aux dispositions prévues au 2.3.1.6 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, seront agrégées sans attribution à cet exploitant d'avions particulier, et intégrées dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

2.3.3 Déclaration des carburants admissibles CORSIA

2.3.3.1 L'exploitant d'avions doit soustraire 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 doit soumettre une déclaration indiquant tous les programmes de réduction des GES auxquels il participe et au titre desquels il peut réclamer des réductions des émissions de CO₂ en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, ainsi qu'une déclaration affirmant qu'il n'a pas fait de réclamation en échange des mêmes lots de 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 communiquera pour une période de conformité donnée les informations telles qu'elles sont décrites dans le Tableau A5-2 de l'Appendice 5 concernant tous les carburants admissibles CORSIA reçus d'un mélangeur à la fin de cette période de conformité. Les informations fournies portent sur tout le processus jusqu'au point de mélange et comprennent les renseignements reçus du producteur de carburant pur (non mélangé) et celles du mélangeur de carburants.

2.3.3.4 Réservé2.3.3.5 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 aéroport), ce fournisseur doit fournir tous les documents requis pour permettre à l'exploitant d'avions de réclamer des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, conformément aux dispositions du Chapitre 3.

2.4 Vérification des émissions de CO₂

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

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

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



2.4.1.2 L'exploitant d'avions doit s'efforcer d'effectuer en interne une vérification préalable de sa déclaration des émissions avant d'en confier la vérification à un organisme de vérification,

Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSA) contient des éléments indicatifs sur la vérification préalable en interne.

2.4.1.3 L'organisme de vérification recruté doit effectuer la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2006¹, ainsi qu'aux dispositions pertinentes de la Section 3 de l'Appendice 6.

2.4.1.4 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 de l'Aviation Civile 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.

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


Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) contient d'autres éléments indicatifs sur la vérification d'ordre de grandeur.

2.4.1.6 Afin de faciliter les vérifications d'ordre de grandeur et d'assurer que les données communiquées sont complètes et, s'il y a lieu, d'appuyer la mise en œuvre des exigences du présent règlement, l'Autorité de l'Aviation Civile partage, après accord avec un autre État, des données et des informations particulières figurant dans la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions assurant des vols à destination et en provenance de l'État demandeur.

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

2.4.1.7 L'Autorité de l'Aviation Civile informe les exploitants d'avions visés des demandes de partage de données soumises. À moins d'accord entre le Togo et un autre État, ces renseignements ne sont pas divulgués à de tierces parties.

¹ ISO 14064-3:2006 intitulé « Gaz à effet de serre – Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre ».

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 16 - PART 4</p> <p style="text-align: center;">Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-2-10 Révision : 00 Date : 15/05/2019</p>
--	---	--

2.4.1.8 A la demande légitime d'un autre État, le Togo partage des données concernant les exploitants d'avions qui lui sont attribués, si cette demande porte sur l'attribution exacte de vols aux exploitants d'avions. Cela inclut les avions loués lorsqu'il y a risque d'attribution incorrecte de vols dû à la complexité du mode de location et des arrangements entre exploitants d'avions parent/auxiliaires.

2.4.1.9 Sur réception d'une demande d'information, l'Autorité de l'Aviation Civile indique le nom de l'organisme de vérification recruté pour vérifier chaque déclaration des émissions.

2.4.1.10 Réservé

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 doit être accrédité selon la norme ISO 14065:2013¹ et les dispositions pertinentes de la Section 2 de l'Appendice 6 par un organisme national d'accréditation.

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

2.4.2.2 Un organisme national d'accréditation fonctionne conformément à la norme ISO/IEC 17011².

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

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 règlement.

Note.— Les assurances de contrôle de la qualité des producteurs de carburant admissibles CORSIA comprennent des déclarations et/ou des certifications de processus, ainsi que des audits périodiques

¹ ISO 14065:2013 intitulé « Gaz à effet de serre – Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance », document publié en 2013-04.

² ISO/IEC 17011:2004 intitulé « Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité ».



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

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

2.5 Données manquantes


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

Note 2.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501 de l'OACI), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) contient d'autres éléments indicatifs sur les données manquantes.

2.5.1 Exploitant d'avions

2.5.1.1 L'exploitant d'avions qui applique une des méthodes de surveillance de la consommation de carburant décrites à l'Appendice 2, doit combler le manque de données en utilisant l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'Appendice 3, à condition que les manques de données constatés durant une période de conformité ne dépassent pas les seuils indiqués ci-après :

- a) Période 2019-2020 : 5 % des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 et au 2.1 ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-2-12</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	--

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 doit corriger les problèmes constatés dans son système de gestion de données et d'informations, en temps utile, afin de combler le manque de données et d'atténuer les failles du système.

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 doit prendre contact avec l'Autorité de l'aviation civile afin de prendre les mesures correctives nécessaires.

2.5.1.4 Si le seuil est dépassé, l'exploitant d'avions doit indiquer 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 doit fournir une explication dans sa déclaration annuelle des émissions à l'Autorité de l'aviation civile.

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

2.5.2 Autorité de l'aviation civile

2.5.2.1 Si l'exploitant d'avions ne fournit pas de déclaration annuelle des émissions conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1, l'Autorité de l'aviation civile communique avec lui pour obtenir les informations nécessaires. Si cette démarche ne donne pas de résultat, l'Autorité de l'aviation civile estime les quantités d'émissions annuelles de l'exploitant d'avions, en utilisant les meilleurs outils et informations à sa disposition, tels que l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'Appendice 3.

2.5.2.2 Si l'Autorité de l'aviation civile 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 sont utilisées pour combler les manques de données et calculer les quantités sectorielles totales d'émissions de CO₂ durant une année donnée ainsi que le facteur de croissance sectorielle, tel qu'il est défini au Chapitre 3.

2.6 Correction des erreurs dans les déclarations des émissions

2.6.1 Si une erreur est constatée dans les déclarations des émissions de l'exploitant d'avions par l'Autorité de l'aviation civile, par l'organisme de vérification ou par l'exploitant d'avions après que la déclaration des émissions de CO₂ a été soumise à l'OACI selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1, l'Autorité de l'aviation civile met à jour les quantités d'émissions de CO₂ communiquées pour corriger



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : 2-2-13
Révision : 00
Date : 15/05/2019

cette erreur. L'Autorité de l'Aviation Civile 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 de l'aviation civile avise l'OACI d'une erreur constatée dans la déclaration des émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions et du résultat découlant de la modification apportée.

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



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

3.1 Applicabilité des exigences de compensation des émissions de CO₂

3.1.1 Du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2035, les exigences de compensation du présent Chapitre s'appliquent 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 CO₂ supérieures à 0,1% des émissions totales de CO₂ de 2020 provenant de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 et au 2.1, selon l'événement qui se produit le premier. Les exigences du présent chapitre seront alors applicables durant l'année suivante. L'Autorité de l'aviation civile utilise les renseignements sur les émissions totales de CO₂ en 2020 tirés du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Émissions de 2020 » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI. Ces informations seront produites selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1.

3.1.3 L'Autorité de l'aviation civile avisera l'OACI de la décision du Togo de participer volontairement ou de renoncer à sa participation volontaire au CORSIA, aux fins de son inclusion dans le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », conformément au calendrier défini à l'Appendice 1.

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

- a) *États qui ont accepté volontairement de participer durant les périodes de conformité du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026 ;*
- b) *États qui répondent aux critères ci-après durant les périodes de conformité du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2035, à l'exception des pays les moins développés (LDC), des petits États insulaires en développement (SIDS) et des pays en développement enclavés (LLDC) :*



- 1) *représentant une part individuelle des activités d'aviation internationale en TKP, supérieure à 0,5 % des TKP totales en 2018 ; ou*
- 2) *représentant une part cumulative dans la liste des États dont les quantités de TKP par ordre décroissant atteignent 90 % des quantités totales de TKP en 2018.*
- c) *États hors champ d'applicabilité des dispositions décrites en b), mais qui ont décidé de participer volontairement.*

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

3.1.4 L'Autorité de l'aviation civile 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 CO₂

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

$$OR_y = OE * SGF_y$$

où

OR_y = Exigences de compensation de l'exploitant d'avions durant l'année donnée y ;

OE = Quantité d'émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions relevant de la section 3.1 durant l'année donnée y ou quantité d'émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions relevant de la section 3.1 en 2020, selon l'option retenue par l'Autorité de l'aviation civile 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 $[(SE_y - SE_{B,y}) / SE_y]$, où SE_y = quantité totale des émissions sectorielles de CO₂ visées au 3.1 durant l'année donnée y et $SE_{B,y}$ = quantité totale annuelle moyenne des émissions sectorielles de CO₂ durant 2019 et 2020 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 moyenne des émissions sectorielles de CO₂ durant 2019 et 2020 correspondant à ces paires d'États durant l'année donnée y (SE_{B,y}) sera recalculée.

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

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

où

OR_y = Exigences de compensation de l'exploitant d'avions durant l'année donnée y ;

OE_y = Émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions couvertes 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 % O_y = (100 % - % S_y) ;

SGF_y = Facteur de croissance sectorielle ;

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



Tableau 3.1 Aperçu des exigences de compensation des émissions de CO₂ sur une base sectorielle et individuelle

Année d'applicabilité	% S _y	% O _y
1 ^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029	100 %	0 %
1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2032	(100 % – % O _y)	Pourcentage spécifié minimal de 20 %
1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2035	(100 % – % O _y)	Pourcentage spécifié minimal de 70 %

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

3.2.3 L'Autorité de l'aviation civile 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 sera produite selon le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1.

3.2.4 S'il y a lieu, l'Autorité de l'aviation civile 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 CO₂ figurant dans les déclarations des émissions vérifiées soumises par les exploitants d'avions qui lui sont attribués :

$$(OGF_y) = \frac{(OE_y - OEB.y)}{OE_y}$$

où :

OE_y = Émissions totales de CO₂ de l'exploitant d'avions visées par le 3.1 durant l'année donnée y ;

OEB,y = Quantité totale annuelle moyenne des émissions de CO₂ de l'exploitant d'avions durant 2019 et 2020 visées par le 3.1 durant l'année donnée y

3.2.5 Ayant calculé les exigences de compensation pour une année donnée (OR_y) de chacun des exploitants d'avions qui lui sont attribués, l'Autorité de l'aviation civile 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 :



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

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

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

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

LS_f = Valeur des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant admissible CORSIA (en gCO₂ e/MJ) ;

LC = Valeurs de référence des émissions pendant le cycle de vie pour un carburant d'aviation, égales à 89 gCO₂ e/MJ pour le carburéacteur et à 95 gCO₂ e/MJ pour l'AvGas.

Note 1.— Le coefficient $(1 - (LS_f / LC))$ 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 aura recours au document de l'OACI intitulé « CORSIA – Valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie des carburants admissibles CORSIA » disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI, pour les calculs indiqués en 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 doit permettre 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 CO₂ pour une période de conformité donnée avec réductions des émissions résultant de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA

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

$$FOR_c = (OR_{LC} + OR_{2.C} + OR_{3.C}) - (ER_{LC} + ER_{2.C} + ER_{3.C})$$

où

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

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


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

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

3.4.3 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 CO₂ la plus proche.

3.4.4 Après avoir calculé les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité donnée de chacun des exploitants d'avions attribués au Togo, l'Autorité de l'aviation civile 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 CO₂.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 16 - PART 4 Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale	Page : 2-4-1 Révision : 00 Date : 15/05/2019
---	--	---

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 l'Appendice 1.

4.2 Annulation des unités d'émissions admissibles du CORSIA

4.2.1 L'exploitant d'avions doit se conformer aux exigences de compensation selon le 3.4.4, telles qu'elles sont calculées par l'Autorité de l'aviation civile, 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 de 4.2.1, l'exploitant d'avions doit prendre les mesures suivantes :

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 16 - PART 4</p> <p style="text-align: center;">Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-4-2 Révision : 00 Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

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 incluent 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.

4.3 Rapport d'annulation d'unités d'émissions

4.3.1 L'exploitant d'avions rend compte à l'Autorité de l'aviation civile 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 de l'aviation civile 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 sera soumis à l'Autorité de l'aviation civile suivant le calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1.

4.3.2 L'Autorité de l'aviation civile en rendra compte à l'OACI conformément au calendrier, tel qu'il est défini à l'Appendice 1. Le rapport doit contenir 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 Réserve

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 doit engager un organisme de vérification pour effectuer la vérification de son rapport d'annulation d'unités d'émissions.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : 2-4-3</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

4.4.1.2 L'organisme de vérification effectue la vérification conformément à la norme ISO 14064-3:2006¹ et aux dispositions pertinentes de la Section 3 de l'Appendice 6.

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

4.4.1.4 À la suite de la vérification du rapport d'annulation des unités d'émissions par l'organisme de vérification, l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettent respectivement et de façon indépendante à l'Autorité de l'aviation civile 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.

4.4.1.5 L'Autorité de l'aviation civile 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 de l'OACI), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), contient d'autres éléments indicatifs sur 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 la norme ISO 14065:2013² et les dispositions pertinentes de la Section 2 de l'Appendice 6 par un organisme national d'accréditation.

Note.— Un exploitant d'avions peut recruter un organisme de vérification accrédité par un autre État, sous réserve de l'application des règles et règlements concernant la prestation de services de vérification au Togo.

4.4.2.2 L'organisme d'accréditation fonctionnera conformément à la norme ISO/IEC 17011:2004³.

¹ ISO 14064-3:2006 intitulée « Gaz à effet de serre – Partie 3: Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre »

² ISO 14065:2013 intitulée « Gaz à effet de serre -- Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance, Document publié en: 2013-04. »

³ ISO/IEC 17011:2004 intitulée « Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité. »



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 Section 2 du présent règlement. 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 de l'OACI), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) contient d'autres informations et éléments indicatifs sur le calendrier de conformité avant le 1^{er} janvier 2019.

2.1 Période 2019-2020

Durant la période 2019-2020, les exploitants d'avions et l'Autorité de l'Aviation Civile 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

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} 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.
28 février 2019	L'exploitant d'avions soumet à l'Autorité de l'Aviation Civile le plan de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § 2.2.2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
30 avril 2019	L'Autorité de l'Aviation Civile approuvera les plans de surveillance des émissions (une fois seulement, à moins de révision requise), conformément aux dispositions du § 2.2.2.1 du Chapitre 2, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
30 avril 2019	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.7 du Chapitre 1-Partie 2.
31 mai 2019	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA- Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et à l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.
1 ^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2020	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 2.2, 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.
1 ^{er} janvier 2020 au 31 mai 2020	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2019, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
31 mai 2020	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2019, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} juin 2020 au 31 août 2020	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées pour 2019, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile avisera l'OACI de sa décision de participer volontairement, ou de cesser de participer volontairement aux dispositions de conformité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2021, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>l'Autorité de l'Aviation Civile avisera également l'OACI de l'option qu'il a retenue pour calculer les émissions de CO₂ des exploitants d'avions durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2.</p>
1 ^{er} août 2020	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera 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 de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les informations requises concernant les émissions de CO ₂ pour 2019, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
30 novembre 2020	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste des exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1 , Partie 2.
31 décembre 2020	l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui résume la liste des exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1 ^e , 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 les États se conformeront aux exigences selon le calendrier ci-après, le cas échéant :

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

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021	L'exploitant d'avions surveillera, 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.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2021 au 31 mai 2021	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2020, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions doit soumettre sa déclaration des émissions aux fins de vérification, dès que possible après l'avoir établie.</p>
31 mai 2021	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2020, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p>
1 ^{er} juin 2021 au 31 août 2021	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2020, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du Chapitre 2, Partie 2.</p>
30 juin 2021	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2022, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.</p>
1 ^{er} août 2021	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du</p>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-6
Révision : 00
Date : 15/05/2019

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2022, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 août 2021	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2020, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
30 septembre 2021	L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les quantités totales moyennes des émissions de CO ₂ durant 2019 et 2020 des exploitants d'avions qui lui sont attribués et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 2.3.2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
30 novembre 2021	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2021	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » contenant une liste résumée des exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022	L'exploitant d'avions surveillera, 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 à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2022 au 30 avril 2022	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2021, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions doit soumettre sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</p>
30 avril 2022	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2021, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2022 au 31 juillet 2022	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2021, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3 à compter



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-8
Révision : 00
Date : 15/05/2019

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	du 1 ^{er} janvier 2023, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2022	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2021, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2022	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2023, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2022	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2021, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
30 novembre 2022	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2,</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation pour 2021 et en informera 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.</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 décembre 2022	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023	L'exploitant d'avions surveillera, 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.
1 ^{er} janvier 2023 au 30 avril 2023	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2022, qui seront vérifiées par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.
	L'exploitant d'avions doit soumettre sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2023	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2022, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-10
Révision : 00
Date : 15/05/2019

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} mai 2023 au 31 juillet 2023	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2022, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2024, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2023	L'autorité de l'aviation civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2022, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2023	L'autorité de l'aviation civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2024, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2023	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2022, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
30 novembre 2023	<p>L'autorité de l'aviation civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p> <p>L'autorité de l'aviation civile calculera les exigences de compensation pour 2022 et en informera 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.</p>
31 décembre 2023	<p>L'autorité de l'aviation civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.</p>

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

Note 2.— Durant la période 2021-2023, l'autorité de l'aviation civile peuvent déterminer la base des exigences de compensation de l'exploitant d'avions, conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2.



2.3 Période 2024-2026

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

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

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024	L'exploitant d'avions surveillera, 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.
1 ^{er} janvier 2024 au 30 avril 2024	L'exploitant d'avions compilera 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 doit soumettre sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2024	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2023, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-13
Révision : 00
Date : 15/05/2019

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} mai 2024 au 31 juillet 2024	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2023, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2025, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2024	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2023, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2024	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2025, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2024	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2023, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
30 novembre 2024	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation pour 2023 et en informera 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.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2021 à 2023 et en informera ses derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.4 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p>
31 décembre 2024	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA - Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et à l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.</p>
1 ^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025	<p>L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 2.2. du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO₂ de 2025 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 janvier 2025 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2021-2023, en prenant la plus éloignée de ces dates.	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions de la section 4.2 du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2025	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2021-2023 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) du (des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § 4.2.2 b) du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} décembre 2024 au 30 avril 2025	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation d'unités d'émissions couvrant la période 2021-2023, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 4.4 du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2025 au 30 avril 2025	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2024, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2. L'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
-------------	-----------------



<p>30 avril 2025</p>	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2024, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
<p>1^{er} mai 2025 au 31 juillet 2025</p>	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2024, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifiées pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
<p>30 juin 2025</p>	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2026, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.</p>



31 juillet 2025	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO₂ pour 2024, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
1 ^{er} août 2025	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2026, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3., Partie 2</p>
31 octobre 2025	<p>Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2024, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».</p>
30 novembre 2025	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation pour 2024 et en informera les exploitants d'avions, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.</p>
	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p>
31 décembre 2025	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA - Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'Autorité de l'Aviation Civile, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre</p>



	1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.
<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026	L'exploitant d'avions surveillera, 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.
1 ^{er} janvier 2026 au 30 avril 2026	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2025, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2026	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2025, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2026 au 31 juillet 2026	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2025, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2027, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2026	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2025, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2026	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2027, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2026	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2025, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2026	L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2025 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.
	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son



	organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2026	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2023 n'est pas disponible au 31 octobre 2024 et que les États ne peuvent pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2021-2023, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021- 2023, notamment :

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2023, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2021-2023, conformément aux dispositions du 4.2 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2023, pour la soumission à l'Autorité de l'Aviation Civile par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2023, pour la communication à l'OACI par l'Autorité de l'Aviation Civile des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2021-2023, conformément aux dispositions du 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.*

2.4 Période 2027-2029

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



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

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1er janvier 2027 au 31 décembre 2027	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 2.2 du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO2 de 2027 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2027 au 30 avril 2027	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO2 de 2026, 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 soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2027	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2026, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2027 au 31 juillet 2027	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2026, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	compter du 1 ^{er} janvier 2028, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2027	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2026, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2027	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2028, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2027	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2026, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2027	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2026 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2024-2026 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.4 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2,</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2027	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.
1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	L'exploitant d'avions doit surveiller, 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 à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2028 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2024-2026, en prenant la plus éloignée de ces dates.	L'exploitant d'avions doit annuler 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 doit demander que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2024-2026 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § 4.2.2 b) du Chapitre 4, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2028 au 30 avril 2028	<p>L'exploitant d'avions doit compiler les données sur les émissions de CO₂ de 2027, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions doit soumettre sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</p>
30 avril 2028	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2027, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2028 au 31 juillet 2028	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2027, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du Chapitre 4, Partie 2.
30 Juin 2028	L'Autorité de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2028, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2028	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra 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 de l'Aviation Civile communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation d'unités d'émissions pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} août 2028	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2029, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2028	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'État obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2027, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
30 novembre 2028	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile 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.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p>
31 décembre 2028	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.</p>
<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	<p>L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 2.2. du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO₂ de 2029 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.</p>
1 ^{er} janvier 2029 au 30 avril 2029	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2028, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre, Partie 2.</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	L'exploitant d'avions soumette sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2029	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2028, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2029 au 31 juillet 2029	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2028, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2030, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2029	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2028, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2029	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2030, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2029	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2028, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2029	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2028 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2</p>
31 décembre 2029	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attribution des exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'Autorité de l'Aviation Civile, 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.— Si le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2026 n'est pas disponible au 31 octobre 2027 et que l'Autorité de l'Aviation Civile ne peut pas informer les exploitants en temps opportun de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2024-2026, l'OACI publiera des dates limites mises à jour relativement à l'annulation des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, notamment :



- *au moins 90 jours après communication du SGF de 2026, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2024-2026, conformément aux dispositions du 4.2 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- *au moins 180 jours après communication du SGF de 2026, pour la soumission à l'Autorité de l'Aviation Civile par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- *au moins 270 jours après communication du SGF de 2026, pour la communication à l'OACI par l'Autorité de l'Aviation Civile des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2024-2026, conformément aux dispositions du 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.*

2.5 Période 2030-2032

Durant la période 2030-2032, les exploitants d'avions et l'Autorité de l'Aviation Civile se conforment aux exigences en suivant le calendrier ci-après, le cas échéant :

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

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	L'exploitant d'avions doit surveiller, 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 à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2030 au 30 avril 2030	L'exploitant d'avions doit compiler 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 doit soumettre sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
30 avril 2030	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2029, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2030 au 31 juillet 2030	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2029, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2031, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2030	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2029, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2030	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2031, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 octobre 2030	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2029, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2030	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2029 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2027-2029 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.4 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p>
31 décembre 2030	l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	L'exploitant d'avions doit surveiller, 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 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2027-2029, en prenant la plus éloignée de ces dates.	L'exploitant d'avions doit annuler 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 demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2027-2029 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § 4.2.2 b) du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2031 au 30 avril 2031	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de 2030, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</p>
30 avril 2031	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2030, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2031 au 31 juillet 2031	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2030, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du Chapitre 2, Partie 2, notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
30 juin 2031	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1^{er} janvier 2032, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.</p>
31 juillet 2031	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO₂ pour 2030,</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	<p>conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation d'unités d'émissions pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
1 ^{er} août 2031	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2032, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.</p>
31 octobre 2031	<p>Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2030, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».</p>
30 novembre 2031	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2030 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p>



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 décembre 2031	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA - Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et l'Autorité de l'Aviation Civile, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI
<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2032	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 2.2. du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO ₂ de 2032 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2032 au 30 avril 2032	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2031, 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 soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2032	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification correspondant pour 2031, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2032 au 31 juillet 2032	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2031, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du Chapitre 2, Partie



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans leur décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2033, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.
31 juillet 2032	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2031, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2032	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2033, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2032	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2031, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2032	L'Autorité de l'Aviation Civile calculera 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.



Date	Activité
	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.
31 décembre 2032	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA – Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'État auquel ils ont été attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1, Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.

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

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2029, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2027-2029, conformément aux dispositions du 4.2 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2029, pour la soumission à l'Autorité de l'Aviation Civile par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2029, pour la communication à l'OACI par l'Autorité de l'Aviation Civile des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2027-2029, conformément aux dispositions du 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.*

2.6 Période 2033-2035

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



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

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2033	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions 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 à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2033 au 30 avril 2033	<p>L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO₂ de 2032, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.</p>
30 avril 2033	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2032, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2033 au 31 juillet 2033	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2032, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2034, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-39
Révision : 00
Date : 15/05/2019

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 juillet 2033	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2032, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} août 2033	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2034, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2033	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2032, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2033	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2030-2032 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.4 du Chapitre 3, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, Partie 2' ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1, Partie 2.</p>
31 décembre 2033	l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA - Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'Autorité de l'Aviation Civile,



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-40
Révision : 00
Date : 15/05/2019

<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	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.
1 ^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034	L'exploitant d'avions surveillera, 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 à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
31 janvier 2034 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2030-2032, en prenant la plus éloignée de ces dates.	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2030-2032, conformément aux dispositions de la section 4.2 du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2034	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2030-2032 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § 4.2.2 b) du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} décembre 2033 au 30 avril 2034	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation des unités d'émissions couvrant la période 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.
1 ^{er} janvier 2034 au 30 avril 2034	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2033, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
	L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2034	<p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2033, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
1 ^{er} mai 2034 au 31 juillet 2034	<p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2033, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 du Chapitre 2, Partie 2' notamment des données ajoutées pour combler les manques de données dans les cas où les exploitants d'avions n'ont pas fait de déclarations, conformément aux dispositions du § 2.5.2 du Chapitre 2, Partie 2.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifiées pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du Chapitre 4, Partie 2.</p>
30 juin 2034	L'Autorité de l'Aviation Civile avisera l'OACI de tout changement dans sa décision de participer volontairement ou de cesser de participer volontairement à l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, à compter du 1 ^{er} janvier 2035, conformément aux dispositions du § 3.1.3 du Chapitre 3, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 juillet 2034	L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2033, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2. L'Autorité de l'Aviation Civile communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation d'unités d'émissions pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} août 2034	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « États du CORSIA pour les paires d'États du Chapitre 3 », applicable à l'année de conformité 2035, conformément aux dispositions du § 3.1.1 du Chapitre 3, Partie 2.
31 octobre 2034	Conformément aux dispositions du § 3.2.2 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2033, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2034	<p>l'Autorité de l'Aviation Civile calculera 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.</p> <p>L'Autorité de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les mises à jour de la liste d'exploitants d'avions qui lui sont attribués, conformément aux dispositions du § 1.2.7 du Chapitre 1, ainsi que les mises à jour de la liste des organismes de vérification accrédités par son organisme national d'accréditation, conformément aux dispositions du § 1.3.8 du Chapitre 1.</p>
1 ^{er} décembre 2034	L'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le document de l'OACI intitulé « CORSIA - Attributions d'exploitants d'avions aux États » qui contient une liste d'exploitants d'avions et de l'Autorité de l'Aviation Civile, conformément aux dispositions du § 1.2.3 du Chapitre 1 Partie 2. Ce document est disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
1 ^{er} janvier 2035 au 31 décembre 2035	L'exploitant d'avions surveillera, conformément aux dispositions de la section 2.2 du Chapitre 2, Partie 2, les émissions de CO ₂ de 2035 provenant des vols internationaux, tels qu'ils sont définis à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} janvier 2035 au 30 avril 2035	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ de 2034, aux fins de vérification par un organisme de vérification, conformément aux dispositions de la section 2.4 du Chapitre 2, Partie 2. L'exploitant d'avions soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.
30 avril 2035	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2034, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2035 au 31 juillet 2035	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2034, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2034, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
31 octobre 2035	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2034, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».



Date	Activité
30 novembre 2035,	L'Autorité de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation des exploitants d'avions pour 2034 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions de la section 3.2 du Chapitre 3, Partie 2.

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

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2032, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2030-2032, conformément aux dispositions du 4.2 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2032, pour la soumission à l'Autorité de l'Aviation Civile par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2032, pour la communication à l'OACI par l'Autorité de l'Aviation Civile des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2030-2032, conformément aux dispositions du 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.*

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

Date	Activité
1 ^{er} janvier 2036 au 30 avril 2036	L'exploitant d'avions compilera les données sur les émissions de CO ₂ 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 soumettra sa déclaration des émissions aux fins de vérification dès que possible après l'avoir établie.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
30 avril 2036	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification correspondant pour 2035, conformément aux dispositions du § 2.4.1.4 du Chapitre 2, Partie 2.
1 ^{er} mai 2036 au 31 juillet 2036	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur des déclarations des émissions vérifiées de 2035, conformément aux dispositions du § 2.4.1.5 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 de l'Aviation Civile soumettra à l'OACI les renseignements requis sur les émissions de CO ₂ pour 2035, conformément aux dispositions du § 2.3.2.2 du Chapitre 2, Partie 2.
31 octobre 2036	Conformément aux dispositions du § 3.2.1 du Chapitre 3, Partie 2, l'Autorité de l'Aviation Civile obtiendra et utilisera le facteur de croissance sectorielle (SGF) de 2035, tiré du document de l'OACI intitulé « CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle ».
30 novembre 2036	L'Autorité de l'Aviation Civile calculera 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 de l'Aviation Civile calculera les exigences de compensation totales finales des exploitants d'avions pour la période 2033-2035 et en informera ces derniers, conformément aux dispositions du § 3.4.4 du Chapitre 3, Partie 2.



<i>Date</i>	<i>Activité</i>
31 janvier 2037 ou 60 jours après que l'État aura informé les exploitants d'avions de leurs exigences de compensation totales finales pour la période 2033-2035, en prenant la plus éloignée de ces dates.	L'exploitant d'avions annulera les unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2033-2035, conformément aux dispositions de la section 4.2 du Chapitre 4, Partie 2.
7 février 2037	L'exploitant d'avions demandera que son annulation des unités d'émissions admissibles pour la période 2033-2035 soit communiquée sur le(s) site(s) web public(s) respectif(s) du(des) Registre(s) du Programme d'unités d'émissions admissibles, conformément aux dispositions du § 4.2.2 b) du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} décembre 2036 au 30 avril 2037	L'exploitant d'avions compilera son rapport d'annulation des unités d'émissions couvrant la période 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.
30 avril 2037	L'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, sur autorisation de l'exploitant d'avions, soumettront à l'Autorité de l'Aviation Civile, respectivement et de façon indépendante, le rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et le rapport de vérification correspondant pour la période de conformité 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2.
1 ^{er} mai 2037 au 31 juillet 2037	L'Autorité de l'Aviation Civile effectuera une vérification d'ordre de grandeur du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.4.1.5 du Chapitre 4, Partie 2.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 1-47
Révision : 00
Date : 15/05/2019

Date	Activité
31 juillet 2037	L'Autorité de l'Aviation Civile communiquera à l'OACI les renseignements requis sur l'annulation des unités d'émissions pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du § 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.

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

- au moins 90 jours après communication du SGF de 2035, pour l'annulation par l'exploitant d'avions des unités d'émissions aux fins de conformité durant la période 2033-2035, conformément aux dispositions du 4.2 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 180 jours après communication du SGF de 2035, pour la soumission à l'Autorité de l'Aviation Civile par l'exploitant d'avions et l'organisme de vérification, respectivement du rapport d'annulation des unités d'émissions vérifié et du rapport de vérification correspondant pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du 4.4.1.4 du Chapitre 4, Partie 2 ;*
- au moins 270 jours après communication du SGF de 2035, pour la communication à l'OACI par l'Autorité de l'Aviation Civile des informations requises relativement à l'annulation des unités d'émissions pour la période 2033-2035, conformément aux dispositions du 4.3.2 du Chapitre 4, Partie 2.*



APPENDICE 2. MÉTHODE DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

1. INTRODUCTION

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

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

2. MÉTHODES DE SURVEILLANCE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

2.1 À l'exception des exploitants d'avions autorisés à utiliser l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, l'exploitant d'avions choisi une méthode de surveillance de la consommation de carburant parmi les suivantes :

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

2.2 Méthode A

Note.— La Figure C-1 du Supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par selon la Méthode A.

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

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



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 que la complétude des données, il faut disposer non seulement des données produites durant le vol considéré (à savoir, vol N), mais aussi les données produites par le vol 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 embarquée pour tous les vols de ces avions, avant de décider lesquels de ces vols sont internationaux.

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

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



l'activité suivante de l'avion, ou celle qui reste dans les réservoirs à la pose des cales, telle qu'elle est enregistrée dans les livrets techniques.

2.3 Méthode B

Note.— La Figure C-3 du Supplément C illustre la procédure de surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B.

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

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

où

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

R_{N-1} = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion à la fin du vol précédent (à savoir, vol $N-1$) avec les cales en place avant le vol considéré (en tonnes) ;

R_N = Quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'avion à la fin du vol précédent (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 que la complétude des données, il faut disposer non seulement des données produites durant le vol considéré (à savoir, vol N), mais aussi les données produites par le vol qui suit (à savoir, vol $N+1$). Ceci est particulièrement important lorsqu'un vol intérieur est suivi d'un



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale

Page : APP 2-4
Révision : 00
Date : 15/05/2019

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

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

2.4 Cale à cale

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 doit calculer la consommation de carburant selon la Méthode du carburant embarqué en appliquant la formule ci-après :

$$F_N = U_N$$

où

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

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

Note.— Voir les exigences en valeurs de densité du carburant à la section 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 :

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

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

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

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) ;

...



- FN_{+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 avec selon la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale.

2.6.1 Calcul des taux moyens de consommation de carburant

2.6.1.1 S'il peut faire une distinction nette entre les chargements de carburant des vols intérieurs et ceux des vols internationaux, l'exploitant d'avions doit calculer le taux moyen de consommation de carburant pour chaque type d'avion en additionnant toutes les quantités de carburant effectivement embarquée sur les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 du Chapitre 1, Partie 2, et en divisant la somme par le total de tous les temps cale à cale des vols internationaux tels qu'ils sont définis au 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 par la méthode de surveillance du carburant embarqué (en tonnes) ;
- $BH_{AO,AT,N}$ = Temps cale à cale pour le vol international N pour l'exploitant d'avions (AO) et le type d'avion (AT) (en heures).



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

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

où

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

2.6.1.3 Les taux moyens de consommation de carburant spécifique d'un exploitant d'avions sont calculés sur une base annuelle en utilisant les données annuelles d'une l'année de déclaration considérée. Les taux moyens de consommation de carburant sont 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 :



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale

Page : APP 2-8
Révision : 00
Date : 15/05/2019

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

où

F_N = Quantité de carburant allouée au vol international considéré (à savoir, vol N) déterminée par la méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale (en tonnes) ;

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

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

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

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

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

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



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

1. INTRODUCTION

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

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

2. OUTIL D'ESTIMATION ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ (CERT)

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

Note 1.— Le CERT du CORSIA de l'OACI a été mis au point à l'intention des exploitants d'avions et mis à leur disposition pour faciliter la surveillance et la déclaration de leurs émissions de CO₂. Le CERT aide les exploitants d'avions à se conformer à leurs obligations en matière de surveillance et de déclaration en remplissant les modèles normalisés de plan de surveillance des émissions et de déclaration des émissions figurant à l'Appendice 1 du Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Ce soutien comprend les mesures suivantes :

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

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



2.1.1 Les exploitants d'avions utilisent l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément aux critères d'admissibilité décrits aux Chapitres 2 et 3 et avec l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile auquel ils sont attribués.

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 CO₂ (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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pour estimer sa quantité d'émissions de CO₂ durant l'année de conformité :

- a) Type d'aéronef – Indicatif OACI ;
- b) Aéroport d'origine – Indicateur OACI ;
- c) Aéroport de destination – Indicateur OACI ;
- d) Temps cale à cale (en heures) ;
- e) Nombre de vols ;
- f) Date (facultatif) ;
- g) Indicatif de vol (facultatif).

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

- a) Type et modèle d'aéronef – Indicatif OACI ;
- b) Aéroport d'origine ;
- c) Aéroport de destination ;
- d) Nombre de vols ;
- e) Date (facultatif) ;



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 3-3
Révision : 00
Date : 15/05/2019

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 calcule 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 Réservé

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 16 - PART 4</p> <p style="text-align: center;">Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 4-1</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	--

APPENDICE 4 PLANS DE SRVEILLANCE DES ÉMISSIONS

1. INTRODUCTION

Le plan de surveillance des émissions d'un exploitant d'avions doit contenir les informations indiquées dans la Section 2 du présent Appendice.

2. CONTENU DES PLAN DE SURVEILLANCE DES ÉMISSIONS

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

2.1 Identification de l'exploitant d'avions

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

2.1.2 Information sur l'attribution de l'exploitant d'avions à l'Autorité de l'Aviation Civile:

- 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 règlement, 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, 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 doit inclure les éléments suivants :

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

Note 1.— Les types d'avion figurent dans le Doc 8643 — Aircraft Type Designators (Indicatifs de types d'aéronef).

Note 2.— L'exploitant d'avions utilisant l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pourrait tirer parti de la fonctionnalité du CERT pour identifier les types d'avion applicables.

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

Note.— L'exploitant d'avions utilisant l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI n'a pas besoin de préciser le type de carburant utilisé par ses avions.

2.2.2. Informations utilisées pour attribuer des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 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, tels qu'ils sont définis 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 au moment de la soumission initiale du plan de surveillance des émissions.

Note.— L'exploitant d'avions qui utilise la fonction d'estimation de l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI pour déterminer son admissibilité à utiliser le CERT pourrait utiliser les données de sortie 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 doivent pas être soumis aux dispositions du Chapitre 2, Partie 2.



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

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

2.3.1.1 Si l'exploitant d'avions répondant aux critères d'admissibilité du § 2.2.1.2.2 du Chapitre 2, Partie 2, décide d'utiliser l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'Appendice 3, il doit fournir les informations ci-après :

- a) Une estimation des émissions de CO₂ pour tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2 du Chapitre 1, Partie 2 et 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 CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI ;
 - Méthode de la distance orthodromique ; ou
 - Méthode du temps cale à cale.

Note.— Le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), contient des orientations sur l'estimation des émissions de CO₂ pour 2019.

2.3.1.2 L'exploitant d'avions qui répond aux critères d'admissibilité du § 2.2.1.2.2 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 est appliquée :
 - Méthode A ;
 - Méthode B ;
 - Cale à cale ;
 - Carburant embarqué ; ou
 - Attribution de carburant par temps cale à cale.
- b) Si l'exploitant d'avions applique différentes méthodes de surveillance de la consommation de carburant pour différents types d'avion, il doit préciser quelle méthode est appliquée à quel type d'avion ;



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

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

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

2.3.2.1 Si l'exploitant d'avions assure des vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, 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 doit préciser s'il envisage d'utiliser les méthodes de surveillance de la consommation de carburant ou l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, tels qu'ils sont décrits respectivement aux Appendices 2 et 3.

2.3.2.2. Si l'exploitant d'avions répondant aux critères d'admissibilité du § 2.2.1.3.2 du Chapitre 2, Partie 2, décide d'utiliser l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI décrit à l'Appendice 3, il doit fournir les informations ci-après :

- a) Une estimation des émissions de CO₂ de tous les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, Chapitre 1, Partie 2, sujets aux exigences de compensation, telles qu'elles sont définies au Chapitre 3, Partie 2, pour l'année précédant le début de la surveillance des émissions (par exemple, une estimation des émissions de 2020 aux fins de surveillance en 2021), ainsi que des informations sur la méthode de calcul de la consommation de carburant et de l'estimation des émissions de CO₂.
- b) La méthode suivie pour saisir les données dans l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI :
 - Méthode de la distance orthodromique ; ou
 - 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 est appliquée :

- Méthode A ;
- Méthode B ;
- Cale à cale ;
- Carburant embarqué ; ou
- Attribution de carburant par temps cale à cale.

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

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

d) Les systèmes et les procédures de surveillance de la consommation de carburant des avions en propriété et des avions loués. Si l'exploitant d'avions a choisi la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, il soumet 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 indique 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 indique également la méthode choisie pour la saisie des données dans le CERT du CORSIA de l'OACI (soit la méthode de la distance orthodromique ou la méthode du temps cale à cale).

2.4 Gestion des données, flux et contrôle de données

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

- a) rôles, responsabilités et procédures pour la gestion des données ;
- b) procédures pour combler les manques de données et corriger les valeurs erronées, incluant :



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale

Page : APP 4-7
Révision : 00
Date : 15/05/2019

- 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'Autorité de l'Aviation Civile 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'Autorité de l'Aviation Civile ;
- g) diagramme de flux de données résumant le système utilisé pour enregistrer et garder les données liées à la surveillance et à la déclaration des émissions de CO₂.



APPENDICE 5. DÉCLARATION

1. INTRODUCTION

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

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

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

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

Note.— L'Appendice 1 du Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSA), contient un modèle de déclaration des émissions (soumise par un exploitant d'avions à l'Autorité de l'Aviation Civile).

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 1	Informations de l'exploitant d'avions	1.a Nom de l'exploitant d'avions 1.b Coordonnées détaillées de l'exploitant d'avions 1.c Nom d'un référent 1.d Méthode suivie pour attribuer l'exploitant d'avions au Togo et indicatif par lequel l'exploitant est attribué au Togo, conformément aux dispositions du § 1.2.4 du Chapitre 1, Partie 2 ; 1.e État
Champ 2	Détails des références du plan de surveillance des émissions de l'exploitant d'avions	2. Référence au plan de surveillance des émissions qui est la base pour la surveillance des émissions de cette année. <i>Note.— Le cas échéant, l'État pourrait devoir fournir une référence à la version mise à jour du plan de surveillance des émissions.</i>



<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 3	Informations permettant d'identifier l'organisme de vérification et rapport de vérification	3.a Nom et coordonnées de l'organisme de vérification 3.b Le rapport de vérification doit être un rapport distinct de la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions
Champ 4	Année de déclaration	4. Année durant laquelle les émissions ont été surveillées
Champ 5	Type et masse de carburant(s) utilisé(s)	5. Masse totale du carburant par type de carburant : <ul style="list-style-type: none">• Jet-A (en tonnes)• Jet-A1 (en tonnes)• Jet-B (en tonnes)• AvGas (en tonnes) <p><i>Note 1.— Les totaux ci-dessus doivent inclure les carburants admissibles CORSIA.</i></p> <p><i>Note 2.— Les exploitants d'avions qui utilisent le CERT du CORSIA de l'OACI décrit à l'Appendice 3, n'ont pas à communiquer le champ 5.</i></p>
Champ 6	Nombre total de vols internationaux durant la période de déclaration	6. Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, Chapitre 1, Partie 2 et à la section 2.1 du Chapitre 2, Partie 2, durant la période de déclaration <i>Note.— Total (somme des valeurs du champ 7)</i>
Champ 7	Nombre total de vols internationaux par paire d'États ou paire d'aérodromes	7.a Nombre total de vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 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 7.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).



<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 8	Émissions de CO ₂ par paire d'États ou paire d'aérodromes	<p>8.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</p> <p>8.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).</p>
Champ 9	Échelle des manques de données	<p>9.a Pourcentage de données manquantes (selon les critères définis au § 2.5.1 du Chapitre 2, Partie 2, et arrondi au 0,1 % le plus proche)</p> <p>9.b Raison expliquant les manques de données si le pourcentage de données manquantes dépasse le seuil défini au § 2.5.1 du Chapitre 2, Partie 2.</p>
Champ 10	Informations sur les avions	<p>10.a Liste des types d'avion</p> <p>10.b Indicateurs d'avion inscrits à la case 7 des plans de vol pour tous les vols internationaux de l'année, tels qu'ils sont définis au 1.1.2, Chapitre 1, Partie 2. Si l'indicateur est fondé sur un indicatif OACI, n'indiquer que l'indicateur OACI.</p> <p>10.c Information sur les avions loués</p> <p>10.d Taux moyen de consommation de carburant (AFBR) pour chacun des types d'avion indiqués au 10.a, conformément au Doc 8643 — <i>Aircraft Type Designators (Indicateurs de types d'aéronef)</i> (en tonnes par heure, à 3 décimales)</p> <p><i>Note.— 10.d n'est requis que si l'exploitant d'avions utilise la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale, telle qu'elle est définie à l'Appendice 2.</i></p>



Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 11	Admissibilité et utilisation de l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO ₂ (CERT) du CORSIA de l'OACI, conformément au § 2.2.1 du Chapitre 2, Partie 2	<p>11.a Version du CERT du CORSIA de l'OACI utilisée</p> <p>11.b Portée de l'utilisation du CERT du CORSIA de l'OACI, c'est-à-dire sur tous les vols ou uniquement sur les vols internationaux, tels qu'ils sont définis au 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.</p>
<p>Champ 12</p> <p><i>Note.- Si des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA sont réclamées, voir au Tableau A5-2 les informations supplémentaires à fournir avec la déclaration des émissions de l'exploitant d'avions.</i></p>	Réclamation en échange de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA	<p>12.a Type de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation)</p> <p>12.b Masse totale de carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes) par type de carburant</p>
	Informations sur les émissions (par type de carburant)	<p>12.c Valeurs approuvées des émissions durant le cycle de vie</p> <p>12.d Réductions d'émissions réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA (calculées conformément aux formules indiquées à la section 3.3 du Chapitre 3, Partie 2, et communiquées en tonnes)</p>
	Réductions des émissions (total)	<p>12.e Réductions d'émissions totales réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes)</p> <p><i>Note.— Les champs 12.a à 12.e ne sont pas requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, ne commence que le 1^{er} janvier 2021 ; il n'y a donc pas d'exigences de compensation ni de réductions des émissions par l'utilisation de carburants admissibles CORSIA durant la période 2019-2020.</i></p>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 5-5
Révision : 00
Date : 15/05/2019

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 13	Quantité totale d'émissions de CO ₂	<p>13.a Quantité totale d'émissions de CO₂ (fondée sur la masse totale de carburant en tonnes du champ 5 et indiquée en tonnes)</p> <p>13.b Quantité totale d'émissions de CO₂ 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)</p> <p>13.c Quantité totale d'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, 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)</p> <p><i>Note.— Seul le champ 12.a est requis durant la période 2019-2020, puisque l'applicabilité du Chapitre 3, Partie 2, ne commence que le 1^{er} janvier 2021 ; il n'y a donc pas de paire d'États sujette aux exigences de compensation durant la période 2019-2020.</i></p>

Note.— L'Autorité de l'Aviation Civile peut élargir la liste pour y inclure des données supplémentaires ou plus détaillées des exploitants d'avions enregistrés au Togo.

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 l'Autorité de l'Aviation Civile) et portant sur les carburants admissibles CORSIA.

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 1	Date d'achat du carburant admissible CORSIA pur	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 5-6
Révision : 00
Date : 15/05/2019

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



Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 7	Valeurs des émissions durant le cycle de vie du carburant admissible CORSIA	<p>7.a Valeur par défaut ou valeur réelle des émissions durant le cycle de vie (LSf) pour un carburant admissible CORSIA f donné, qui est égale à la somme de 7.b et 7.c (en gCO₂e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p> <p>7.b Valeur par défaut ou valeur réelle de l'analyse du cycle de vie de base (ACV) pour un carburant admissible CORSIA f donné (en gCO₂e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p> <p>7.c Valeur par défaut du changement indirect d'affectation des sols (ILUC) pour le carburant admissible CORSIA f donné (en gCO₂e/MJ arrondi au chiffre entier le plus proche)</p>
Champ 8	Acheteur intermédiaire	<p>8.a Nom de l'acheteur intermédiaire</p> <p>8.b Coordonnées de l'acheteur intermédiaire</p> <p><i>Note.— Ce renseignement serait inclus dans les cas où l'exploitant d'avions qui réclame des réductions d'émissions en échange de l'utilisation de 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.</i></p>
Champ 9	Partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant	<p>9.a Nom de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant</p> <p>9.b Coordonnées de la partie responsable de l'expédition du carburant admissible CORSIA pur au mélangeur de carburant</p>
Champ 10	Mélangeur de carburant	<p>10.a Nom de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation</p> <p>10.b Coordonnées de la partie responsable du mélange du carburant admissible CORSIA pur avec du carburant d'aviation</p>
Champ 11	Lieu où le carburant admissible CORSIA pur est mélangé avec du carburant d'aviation	



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 5-8
Révision : 00
Date : 15/05/2019

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 12	Date de réception du carburant admissible CORSIA net par le mélangeur	
Champ 13	Masse du carburant admissible CORSIA pur reçu (en tonnes)	<i>Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 5.c dans les cas où une partie du (ou des) lot(s) seulement est reçue par le mélangeur (p.ex. en raison d'une vente à un acheteur intermédiaire).</i>
Champ 14	Taux de mélange du carburant admissible CORSIA pur et du carburant d'aviation (arrondi au pourcentage le plus proche)	
Champ 15	Documents montrant que les lots de carburant admissible CORSIA pur ont été mélangés avec du carburant d'aviation (par exemple, le certificat de l'analyse ultérieure du mélange de carburant)	
Champ 16	Masse du carburant admissible CORSIA pur utilisé aux fins de réclamation (en tonnes)	<i>Note.— Ce chiffre peut différer de celui indiqué au champ 5.c dans les cas où l'exploitant d'avions n'utilise qu'une partie du (ou des) lot(s) aux fins de réclamation.</i>

3. CONTENU DES DÉCLARATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ SOUMISES PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE À L'OACI

3.1 Liste d'exploitants d'avions attribué au Togo et organismes de vérification accrédités au Togo


 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 16 - PART 4 Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale	Page : APP 5-9 Révision : 00 Date : 15/05/2019
---	--	---

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

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Liste des exploitants d'avions attribués à l'État	1.a Nom et coordonnées de l'exploitant d'avions 1.b Code 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

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

- *Liste des exploitants d'avions attribués au Togo ;*
- *Liste des organismes de vérification accrédités au Togo.*

3.2 Déclaration des émissions de CO₂ soumise par l'Autorité de l'Aviation Civile à l'OACI

Tableau A5-4. Déclaration des émissions de CO₂ soumise par l'Autorité de l'Aviation Civile à l'OACI pour 2019 et 2020

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Quantité totale des émissions annuelles de CO ₂ par paire d'États agrégées pour tous les	<i>Note.— Inclure les émissions provenant de carburants admissibles CORSIA, calculées en appliquant le(s) facteur(s) de conversion de carburant aux carburants d'aviation correspondants, conformément aux dispositions du § 2.2.3.3 du Chapitre 2, Partie 2.</i>



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 16 - PART 4
**Régime de compensation et de
réduction de carbone pour l'aviation
internationale**

Page : APP 5-10
Révision : 00
Date : 15/05/2019

	exploitants d'avions attribués à l'État (en tonnes)	
--	---	--

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

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Quantité totale des émissions annuelles de CO2 par paire d'États agrégées pour tous les exploitants d'avions attribués au Togo	1.a Quantité totale des émissions annuelles de CO2 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 Togo (en tonnes) 1.b Quantité totale des émissions annuelles de CO2 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 Togo (en tonnes)
Champ 2	Quantité totale des émissions annuelles de CO2 pour chaque exploitant d'avions attribué au Togo	2.a Quantité totale des émissions annuelles de CO2 pour chaque exploitant d'avions attribué au Togo (en tonnes) 2.b Indiquer si l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, décrit à l'Appendice 3, a été utilisé
Champ 3	Quantité totale des émissions annuelles de CO2 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	



Champ n°	Champ de données	Détails
	chaque exploitant d'avions attribué au Togo (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 Togo (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, 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 :*
 - o *Nom de l'exploitant d'avions ;*
 - o *État auquel l'exploitant d'avions est attribué ;*
 - o *Année de déclaration ;*
 - o *Total des émissions annuelles de CO₂ (champ 2) ;*
 - o *Total des émissions de CO₂ annuelles 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 (champ 3) ;*
 - o *Total des émissions de CO₂ annuelles 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 (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 à la section 3.1 du Chapitre 3, Partie 2, et celles qui ne le sont pas.

3.3 Utilisation de carburants admissibles CORSIA dans un État

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

Champ n°	Champ de données	Détails	Notes
Champ 1	Production	1.a Année de production du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation 1.b Producteur du carburant admissible CORSIA	
Champ 2	Lot de carburant du carburant admissible CORSIA	2.a Numéro(s) de lot de chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation 2.b Masse totale de chaque lot de carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation	
Champ 3	Carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation	3.a Types de carburant (à savoir, type de carburant, matière première et procédé de transformation) ; 3.b Masse totale du carburant admissible CORSIA pur (en tonnes) par type de carburant utilisé aux fins de réclamation par	<i>Ceci donnerait la masse totale de chaque type de carburant utilisé aux fins de réclamation par tous les exploitants d'avions attribués à l'État</i>



Champ n°	Champ de données	Détails	Notes
		tous les exploitants d'avions attribués au Togo	
Champ 4	Informations sur les émissions (par type de carburant)	4. Réductions totales des émissions que les exploitants d'avions ont réclamées en échange de l'utilisation d'un carburant admissible CORSIA (en tonnes).	
Champ 5	Réductions des émissions (total)	5. Réductions totales des émissions que tous les exploitants d'avions attribués à l'État ont réclamées en échange de l'utilisation de tous les carburants admissibles CORSIA (en tonnes).	

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

- a) Année de production du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;*
- b) Producteur du carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;*
- c) Matière première utilisée pour créer chacun des carburants admissibles CORSIA utilisés aux fins de réclamation ;*
- d) Numéro(s) de lot de chaque carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation ;*
- e) Volume total de chaque lot de carburant admissible CORSIA utilisé aux fins de réclamation.*



**4. CONTENU DES RAPPORTS D'ANNULATION D'UNITÉS D'ÉMISSIONS SOUMIS
PAR LES EXPLOITANTS D'AVIONS A L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE**

**Tableau A5-7. Rapport d'annulation d'unités d'émissions soumis par l'exploitant d'avions à
l'Autorité de L'Aviation Civile**

<i>Champ n°</i>	<i>Champ de données</i>	<i>Détails</i>
Champ 1	Informations sur l'exploitant d'avions	1.a Nom de l'exploitant d'avions ; 1.b Coordonnées détaillées de l'exploitant d'avions ; 1.c Nom d'un référent ; 1.d Indicateur unique par lequel l'exploitant d'avions est attribué à un État, conformément aux dispositions du § 1.2.4 du Chapitre 1, Partie 2 ; 1.e État.
Champ 2	Années de la période de conformité faisant l'objet de la déclaration	2. Année(s) de la période de conformité pour laquelle (lesquelles) les exigences de compensation sont vérifiées dans le présent rapport.
Champ 3	Exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions	3. Exigences de compensation totales finales (en tonnes) de l'exploitant d'avions, telles qu'elles sont communiquées par l'Autorité de l'Aviation Civile.
Champ 4	Quantité totale d'unités d'émissions annulées	4. Quantité totale d'unités d'émissions annulées comparée aux exigences de compensation totales finales du champ 3.
Champ 5	Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées	Pour chaque lot d'unités d'émissions annulées (lot étant défini comme une série d'unités d'émissions consécutives), indiquer les éléments suivants : 5.a Quantité d'unités d'émissions annulées ; 5.b Début des numéros de série ; 5.c Fin des numéros de série ; 5.d Date de l'annulation ; 5.e Programme admissible d'unités d'émissions ;



Champ n°	Champ de données	Détails
		5.f Type d'unité ; 5.g Pays hôte ; 5.h Méthodologie ¹ ; 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.

Note.— L'Autorité de l'Aviation Civile peut élargir cette liste afin d'y inclure des données supplémentaires ou plus détaillées des exploitants d'avions enregistrés au Togo.

5. CONTENU DES RAPPORTS D'ANNULATION D'UNITÉS D'ÉMISSIONS SOUMIS PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE À L'OACI

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

Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 1	Exploitants d'avions attribués au Togo	1. Exploitants d'avions attribués au Togo 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 rapprochées dans le rapport
Champ 3	Exigences de compensation totales finales	3. Exigences de compensation totales finales agrégées (en tonnes) des exploitants d'avions, telles qu'elles sont communiquées par l'Autorité de l'Aviation Civile.

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




Champ n°	Champ de données	Détails
Champ 4	Quantité totale d'unités d'émissions annulées	4. Quantité totale agrégée d'unités d'émissions annulées aux fins de rapprochement avec les exigences de compensation totales finales du champ 3.
Champ 5	Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées	Pour chaque lot d'unités d'émissions annulées (lot étant défini comme une série d'unités d'émissions consécutives), indiquer les éléments suivants : 5.a Quantité d'unités d'émissions annulées ; 5.b Début des numéros de série ; 5.c Fin des numéros de série ; 5.d Date de l'annulation ; 5.e Programme admissible d'unités d'émissions ; 5.f Type d'unité ; 5.g Pays hôte ; 5.h Méthodologie ; 5.i Démonstration de l'admissibilité de la date des unités ; 5.j Nom de registre désigné par le programme..

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

Note 2.— Des informations sur les champs ci-après peuvent être trouvées dans le document de l'OACI intitulé « Registre central du CORSIA (RCC) : Renseignements et données aux fins de transparence », disponible sur le site web du CORSIA de l'OACI :

a) Informations agrégées aux niveaux national et mondial pour une période de conformité donnée :

- 1) Exigences de compensation totales finales durant la période de conformité ;*
- 2) Quantité totale des unités d'émissions annulées durant la période de conformité aux fins de concordance avec les exigences de compensation totales finales ;*
- 3) Informations récapitulatives d'identification des unités d'émissions annulées figurant dans le champ 5 du Tableau A5-8.*

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 6-1</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

APPENDICE 6. VÉRIFICATION

1. INTRODUCTION

Les procédures indiquées dans le présent Appendice portent sur les exigences de vérification du présent règlement.

2. ORGANISME DE VÉRIFICATION

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

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

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

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

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

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

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



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

2.2.5 L'organisme de vérification ne doit 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 CO₂), ainsi que du rapport d'annulation des unités d'émissions.

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

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


2.3.1 L'organisme de vérification 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 décrits dans les normes ISO 14065:2013 et ISO 14066:2011 et dans les sections 2.4, 2.5 et 2.6 du présent Appendice.

2.3.2 L'organisme de vérification tient des enregistrements pour démontrer les compétences de l'équipe et du personnel de vérification, conformément aux dispositions de la section 3.12 du présent Appendice.

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

L'organisme de vérification doit :

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 6-3 Révision : 00 Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

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

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

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

- a) les exigences indiquées dans le présent règlement, la Résolution A39-3 de l'Assemblée, le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), et tout texte d'explication public de l'OACI ;
- b) les exigences de vérification indiquées dans le présent règlement, le Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV – Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), incluant le seuil d'importance relative, les critères de vérification, la portée et les objectifs de la vérification, la préparation du rapport de vérification et les exigences de soumission ;
- c) les critères d'admissibilité à des exemptions technique, le champ d'applicabilité, les règles d'insertion des paires d'États, et la couverture des paires d'États concernés par le présent règlement, ainsi que la Résolution A39-3 de l'Assemblée ;
- d) les exigences de surveillance indiquées dans le présent règlement ;
- e) les exigences nationales supplémentaires aux dispositions du présent règlement.

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

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

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

- a) processus technique général dans le domaine de l'aviation civile ;
- b) carburants d'aviation et leurs caractéristiques, incluant les carburants admissibles CORSIA ;



- c) processus liés aux carburants, incluant la planification des vols et le calcul de carburant ;
- d) tendances ou situations pertinentes dans le secteur aéronautique qui pourraient influencer sur les estimations d'émissions de CO₂ ;
- e) méthodologies de quantification des émissions de CO₂ indiquées dans le présent règlement, incluant l'évaluation des plans de surveillance des émissions ;
- f) dispositifs de surveillance et de mesure de la consommation de carburant, et procédures connexes pour surveiller la consommation de carburant par rapport aux émissions de gaz à effet de serre, notamment les procédures et les pratiques de l'utilisation, de l'entretien et de la calibration de ces dispositifs de mesure ;
- g) systèmes et contrôles de gestion d'information et de données sur les gaz à effet de serre, incluant les systèmes de gestion de la qualité et les techniques d'assurance et de contrôle de la qualité ;
- h) systèmes d'information liés à l'aviation, tels que les logiciels de planification des vols ou les systèmes de conduite des opérations ;
- i) connaissance des régimes approuvés de certification de la durabilité du CORSIA pertinents aux carburants admissibles CORSIA aux termes du présent règlement, incluant les portées de la certification ;
- j) connaissance de base des marchés du carbone et des registres de programme d'unités d'émissions.


2.6.2 Les preuves des compétences décrites ci-dessus inclut 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 Expertise d'audit des données et des informations de l'équipe de validation ou de vérification (ISO 14065:2013 section 6.3.4)

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 16 - PART 4</p> <p style="text-align: center;">Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 6-5 Révision : 00 Date : 15/05/2019</p>
--	---	--

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

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

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

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

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

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

2.10 Confidentialité (ISO 14065:2013 section 7.3)

L'organisme de vérification s'assure qu'il dispose du consentement exprès de l'exploitant d'avions avant de soumettre à l'Autorité de l'Aviation Civile la déclaration des émissions vérifiées et le rapport de vérification. Le mécanisme d'autorisation d'un tel consentement est précisé dans le contrat entre l'organisme de vérification et l'exploitant d'avions.

2.11 Enregistrements (ISO 14065:2013 section 7.5)

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

- a) déclaration des émissions et plan de surveillance des émissions du client ;
- b) rapport de vérification et documents internes connexes ;
- c) identification des membres de l'équipe et critères de sélection de l'équipe ;
- d) notes de travail contenant des données et des informations, examinées par l'équipe, pour permettre à une partie indépendante de déterminer la qualité des activités de vérification et leur conformité aux exigences de vérification.

2.12 Accord (ISO 14065:2013 section 8.2.3)

Le contrat conclu entre l'organisme de vérification et l'exploitant d'avions 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 14065 et ISO 14064-3, le présent Volume et le *Manuel technique environnemental*, Volume IV) ;
- b) délais alloués à la vérification ;
- c) flexibilité pour modifier les délais alloués, s'il y a lieu, en raison de résultats obtenus durant la vérification ;
- d) conditions à remplir pour mener la vérification, telles que l'accès à tous les documents, personnel et locaux pertinents ;
- e) obligation pour l'exploitant d'avions d'accepter l'audit comme témoin potentiel par les évaluateurs de l'organisme national d'accréditation ;
- f) obligation pour l'exploitant d'avions d'autoriser la communication du rapport de vérification par l'organisme de vérification à l'Autorité de l'Aviation Civile ;
- g) couverture des responsabilités.

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 14064-3:2006, ainsi qu'aux exigences supplémentaires ci-après.

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

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

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

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


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



- b) L'exploitant d'avions a surveillé, quantifié et communiqué ses émissions durant la période de déclaration des émissions, conformément aux dispositions du présent règlement et au plan de surveillance des émissions ;
- c) L'exploitant d'avions a appliqué correctement la méthode d'attribution des vols documentée dans le plan de surveillance des émissions et conformément aux dispositions du Chapitre 1, Partie 2, du présent règlement, 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 règlement.

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

- a) L'exploitant d'avions a communiqué avec exactitude les annulations de ses unités d'émissions admissibles du CORSIA, conformément aux dispositions du présent règlement ;
- b) La quantité indiquée d'unités d'émissions du CORSIA admissibles annulées est suffisante pour répondre aux exigences de compensation totales finales de l'exploitant d'avions relatives à la période de conformité correspondante, une fois 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 règlement n'ont pas été utilisées par l'exploitant d'avions pour compenser toutes autres émissions.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 6-8</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	---

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


3.3.1 Le domaine d'application de la vérification d'une déclaration des émissions 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 CO₂ 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.

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

- a) Toute procédure interne de l'exploitant d'avions concernant les carburants admissibles CORSIA, y compris les mesures de contrôle de l'exploitant d'avions pour assurer que les carburants 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 influencer sur l'avis de vérification ; il convient cependant de l'inclure dans le rapport de vérification aux fins d'examen ultérieur par l'Autorité de l'Aviation Civile;
- 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 sont demandées directement au producteur de carburant, le contact direct avec ce dernier étant facilité par l'exploitant d'avions.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 6-9</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	--

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

3.4.1 Lorsqu'il effectue la vérification d'une déclaration des émissions, l'organisme de vérification 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 CO₂.

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

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

Avant d'établir l'approche de la vérification, l'organisme de vérification évalue les risques d'écart et de non-conformité, ainsi que la probabilité qu'ils aient des conséquences importantes sur la base d'une analyse stratégique des informations de l'exploitant d'avions relatives à ses émissions de gaz à effet de serre¹. Selon les informations obtenues durant la vérification, l'organisme de vérification révisera l'évaluation du risque et modifiera ou reprendra les activités de vérification.

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

3.6.1 L'équipe de vérification établit le plan de vérification en se fondant sur l'analyse stratégique et l'évaluation des risques. Le plan de vérification inclut 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.

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

- a) rôles, responsabilités et qualifications des membres de l'équipe de vérification ;
- b) toute ressource extérieure requise ;

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



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

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

3.7.1 Le plan d'échantillonnage inclura les éléments ci-après :

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

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

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


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

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

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

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 16 - PART 4</p> <p>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale</p>	<p>Page : APP 6-11</p> <p>Révision : 00</p> <p>Date : 15/05/2019</p>
--	---	--

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

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

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

3.10.1 L'organisme de vérification soumet une copie du rapport de vérification à l'exploitant d'avions. À la réception de l'autorisation de l'exploitant d'avions, l'organisme de vérification communique à l'Autorité de l'Aviation Civile 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) Informations et données sur l'exploitant d'avions utilisées par l'organisme de vérification pour recouper les données et exécuter d'autres activités de vérification ;
- g) principaux résultats de l'analyse stratégique et de l'évaluation des risques ;
- h) description des activités de vérification entreprises, lieu où chacune de ces activités a été menée (sur place ou à l'extérieur) et résultats des vérifications du système d'information et des mesures de surveillance des émissions de CO₂ ;
- i) description de l'échantillonnage et des tests des données, incluant les enregistrements ou les preuves soumis à l'échantillonnage, taille de l'échantillon, et méthodes d'échantillonnage ;
- j) résultats de tous les échantillonnages et des tests, incluant les recoupements ;
- k) conformité au plan de surveillance des émissions ;
- l) tout cas de non-conformité du plan de surveillance des émissions aux dispositions du présent règlement ;



- m) cas de non-conformité et écart constatés (incluant la solution appliquée) ;
- n) conclusions sur la qualité et l'importance relative des données ;
- o) conclusions sur la vérification de la déclaration des émissions ;
- p) conclusions sur la vérification du rapport d'annulation d'unités d'émissions ;
- q) justifications de l'avis final formulé par l'organisme de vérification ;
- r) résultats de l'examen indépendant et le nom de l'examineur indépendant ;
- s) Avis de vérification final.

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

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

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

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

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

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

Supplément A – Procédures d'attribution

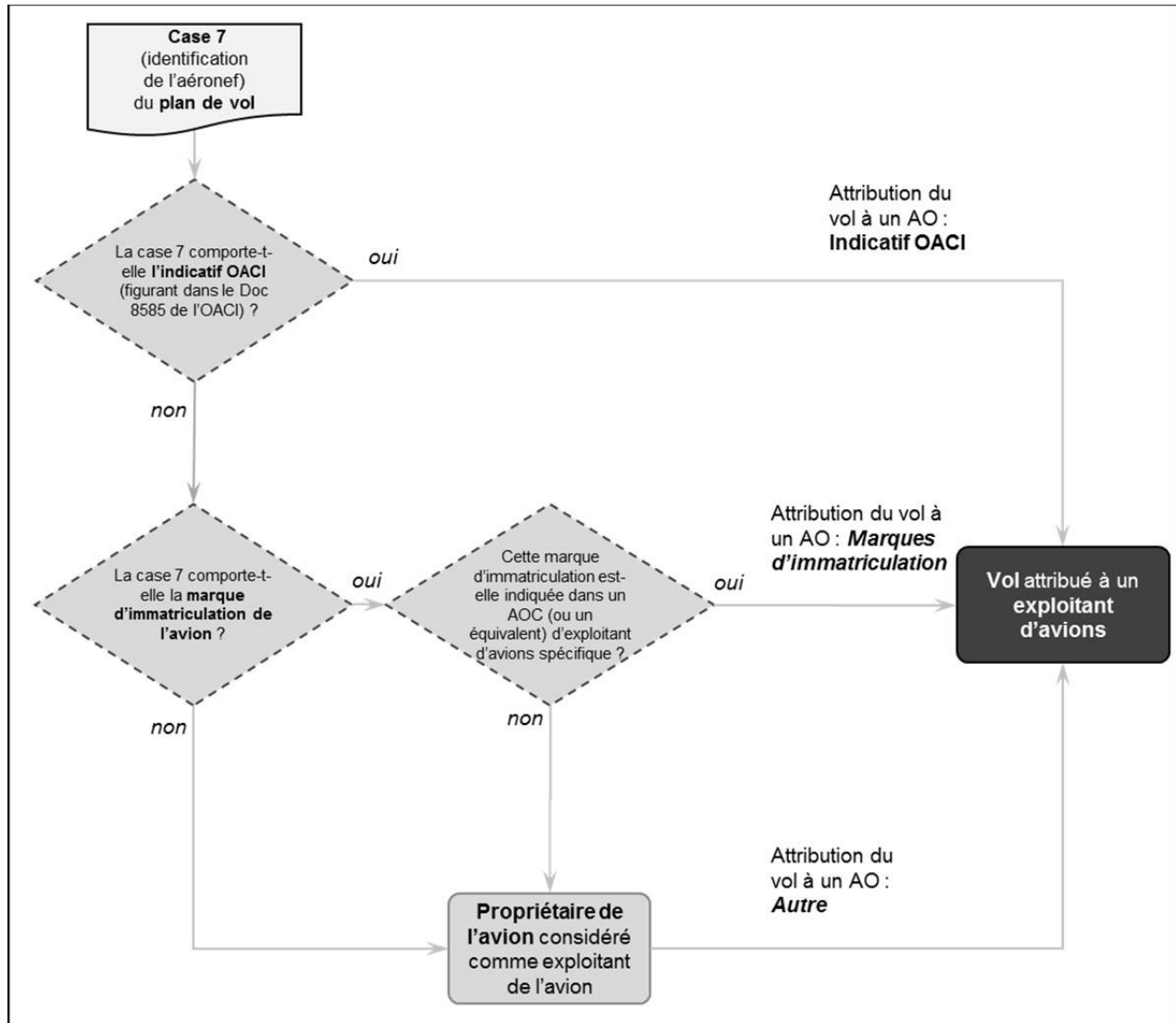
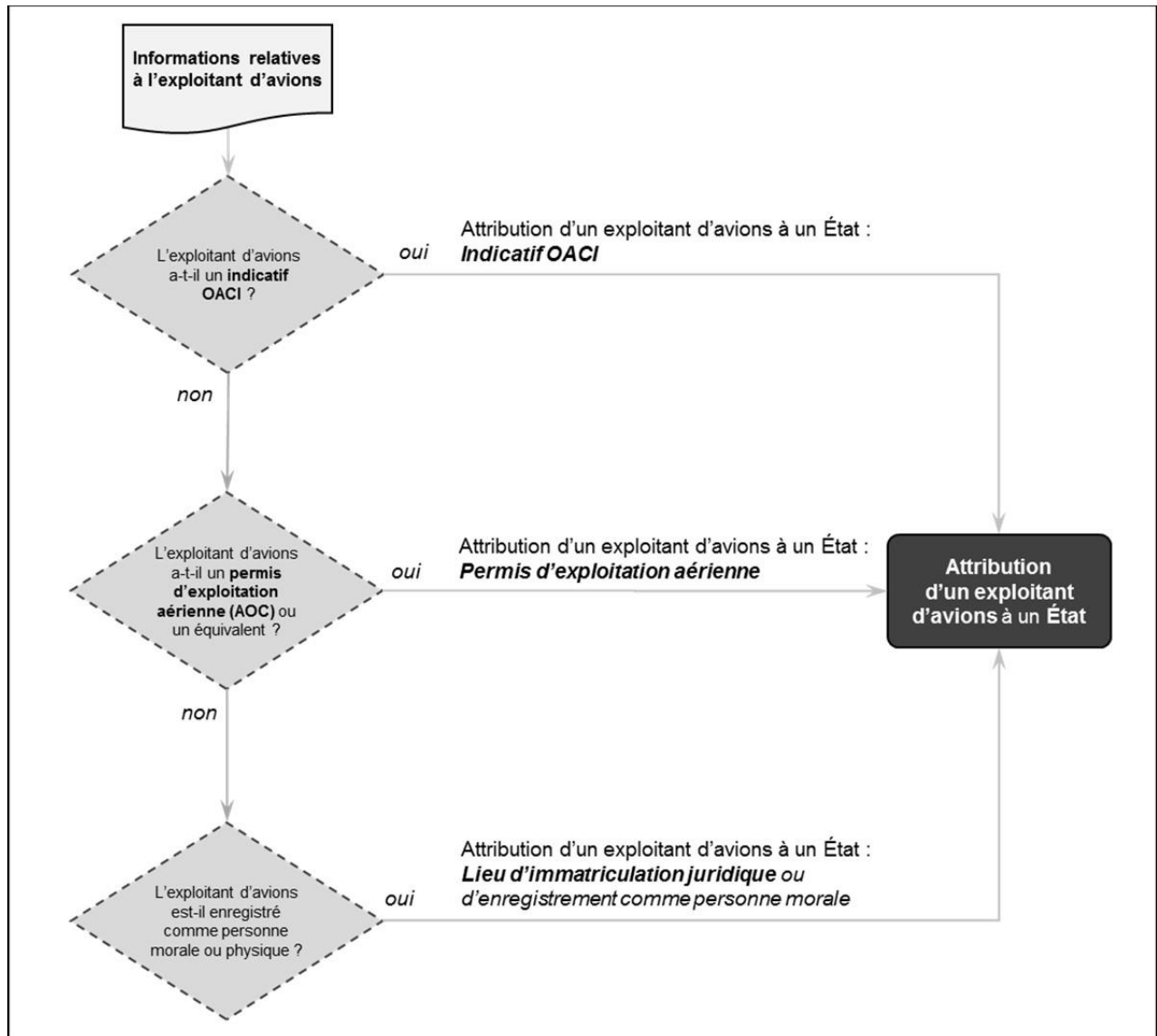


FIGURE A-1. Procédure d'attribution d'un vol à un exploitant d'avions



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

Supplément B – Applicabilité des exigences de MRV aux vols internationaux

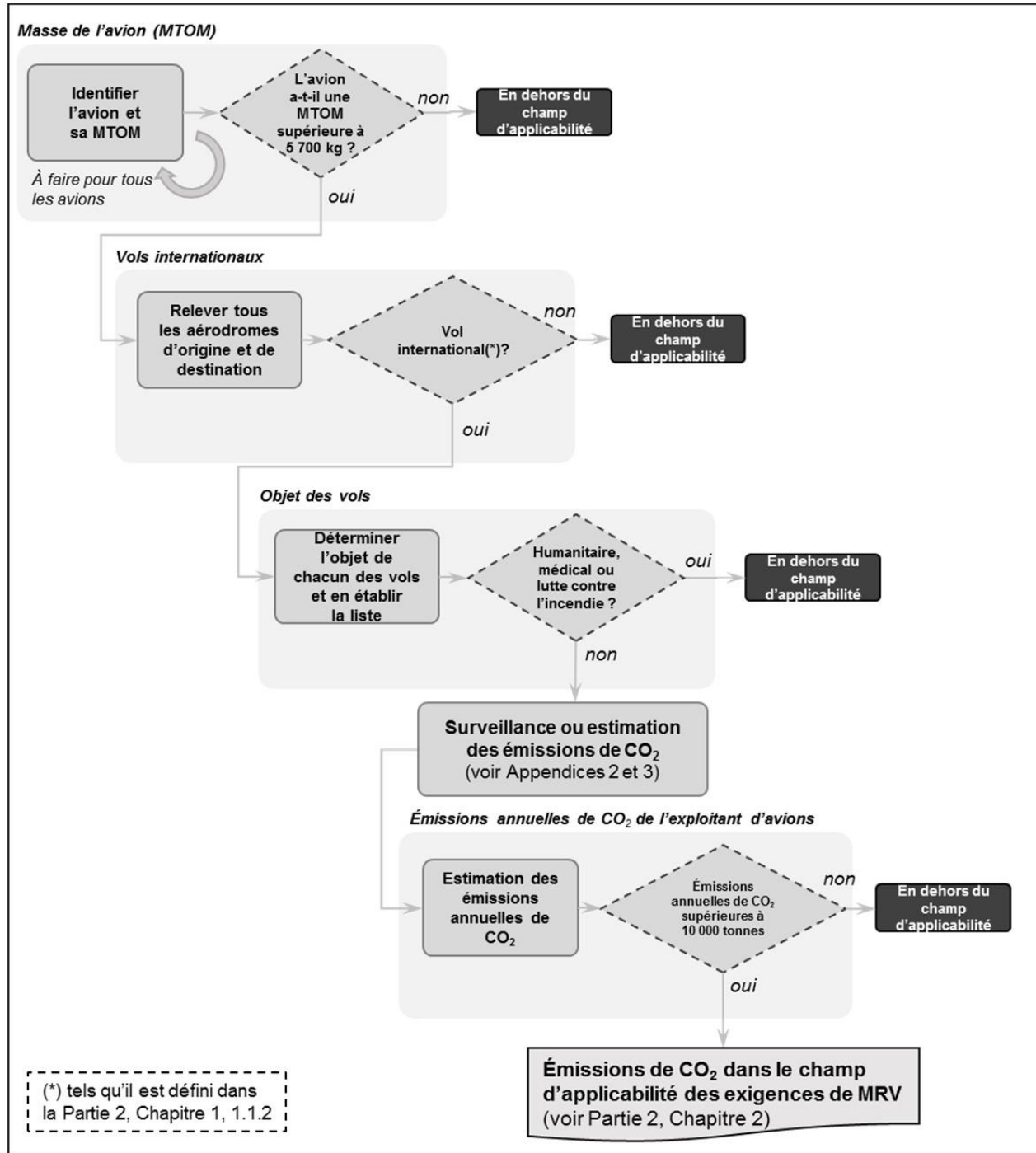


FIGURE B-1. Détermination de l'applicabilité de la Partie 2, Chapitre 2, aux vols internationaux, (aux fins des exigences de MRV)

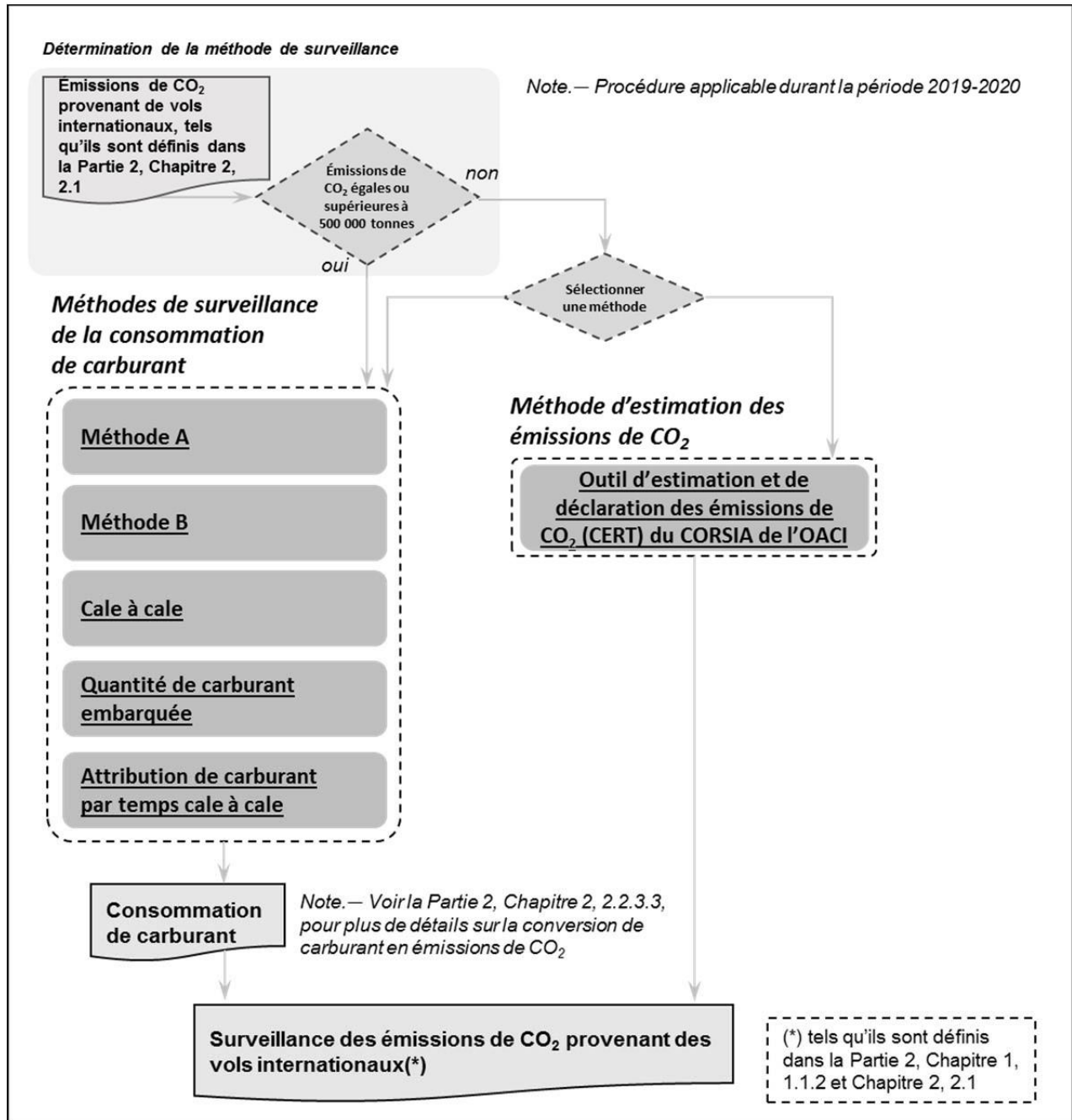


FIGURE B-2. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant la période 2019-2020

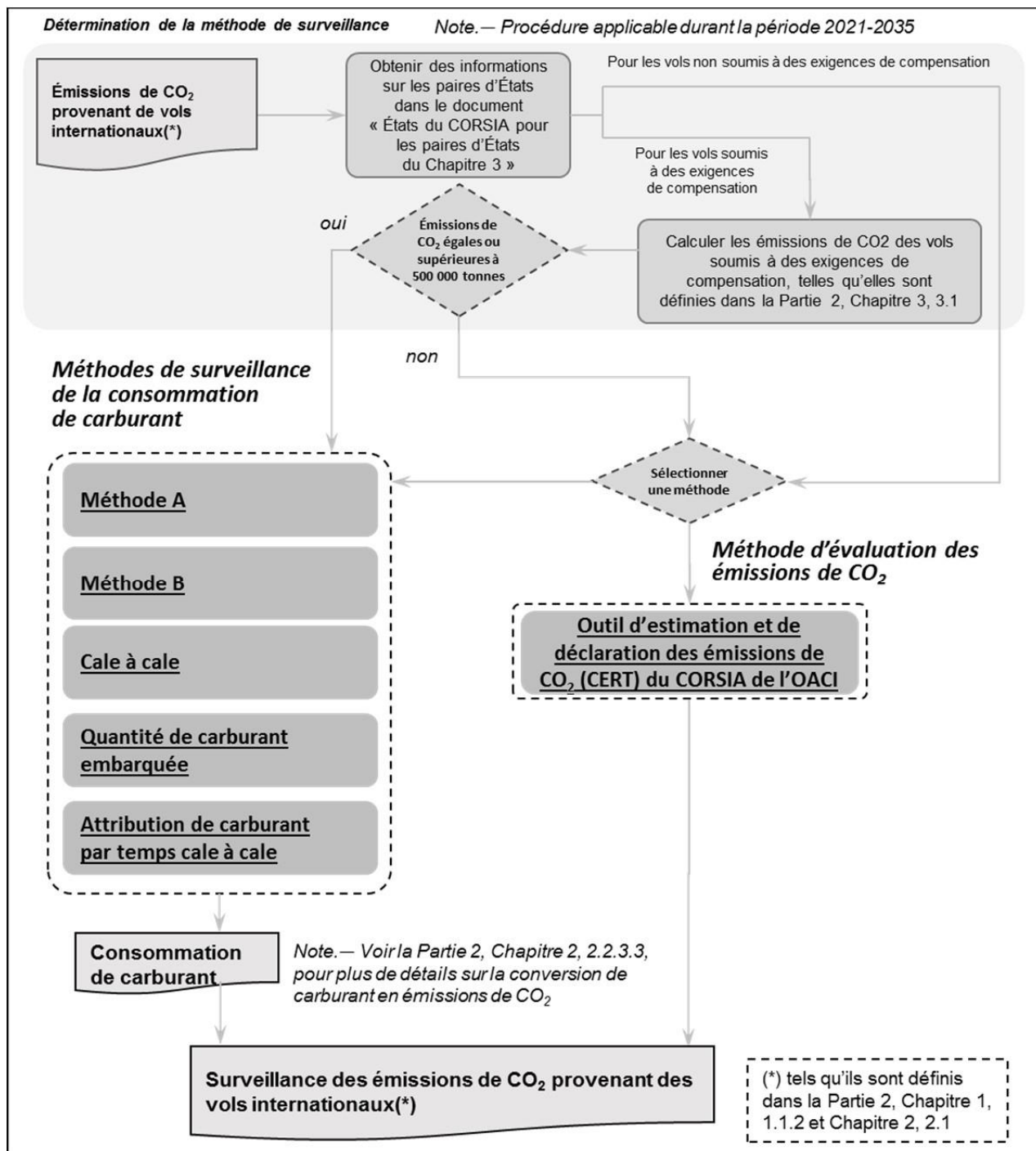


FIGURE B-3. Détermination des méthodes admissibles de surveillance de la consommation de carburant durant les périodes de conformité (2021-2035)

Supplément C – Procédures de surveillance de la consommation de carburant

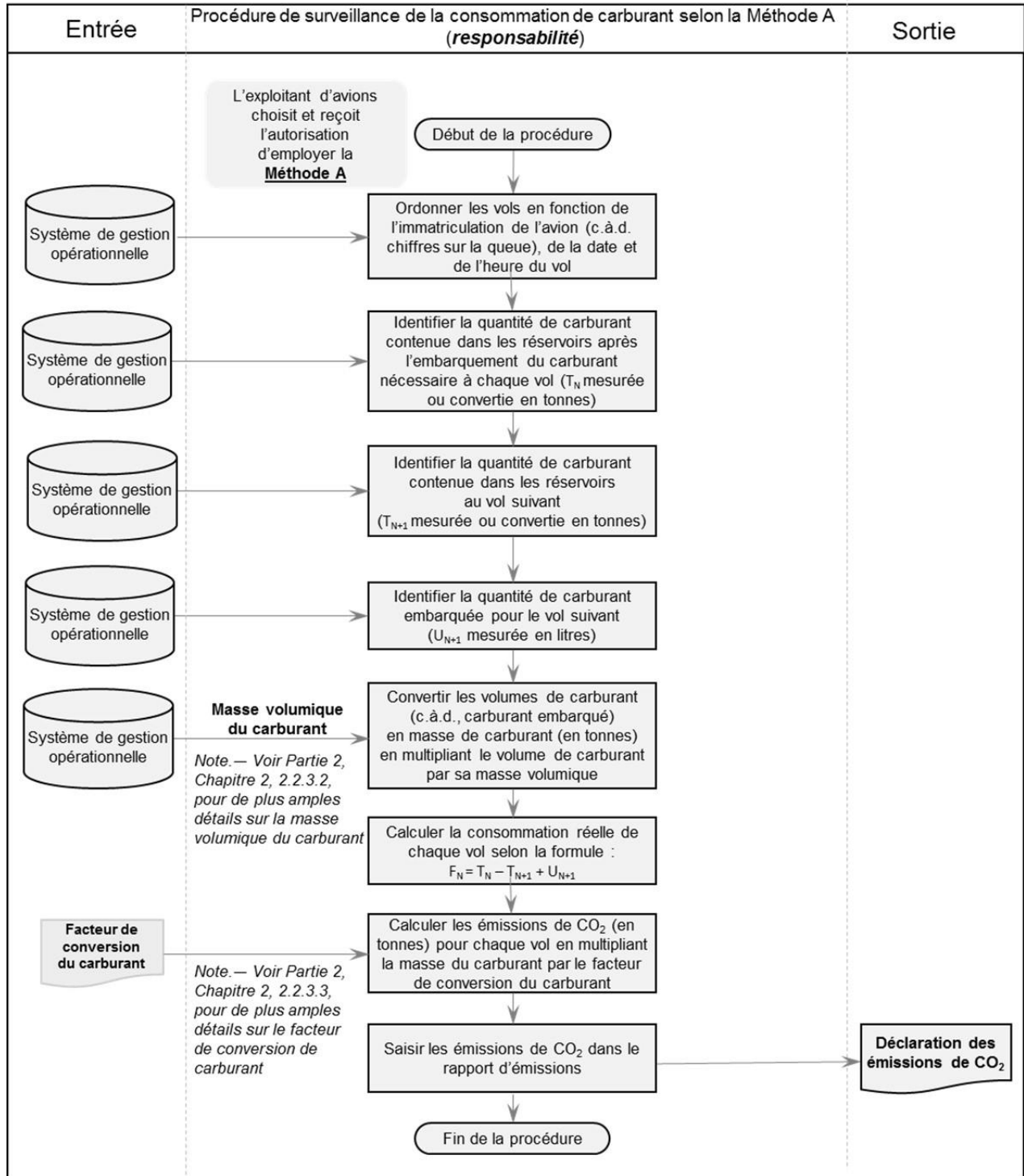


FIGURE C-1. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode A

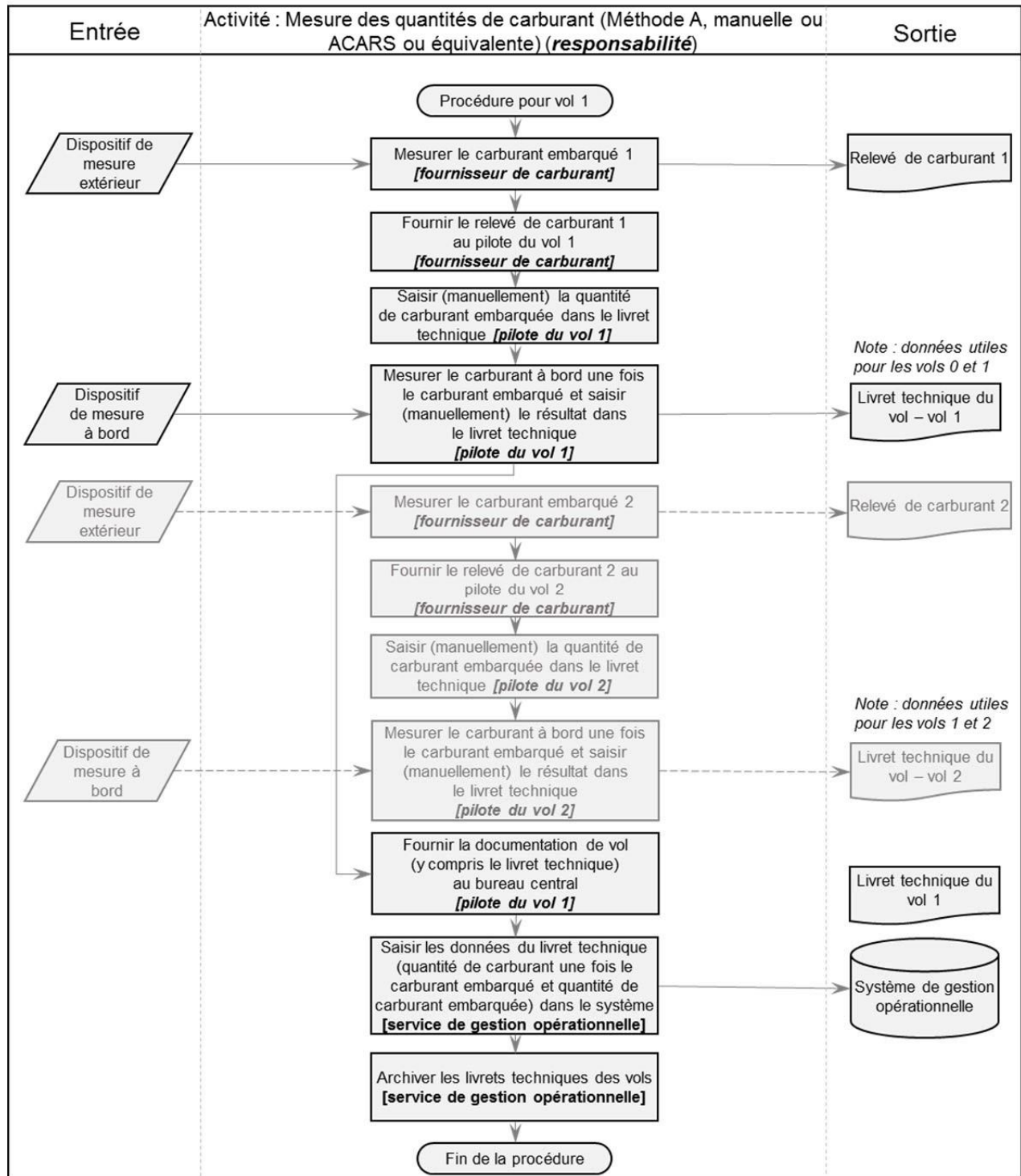


FIGURE C-2. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode A avec la quantité de carburant embarquée fournie par le fournisseur de carburant

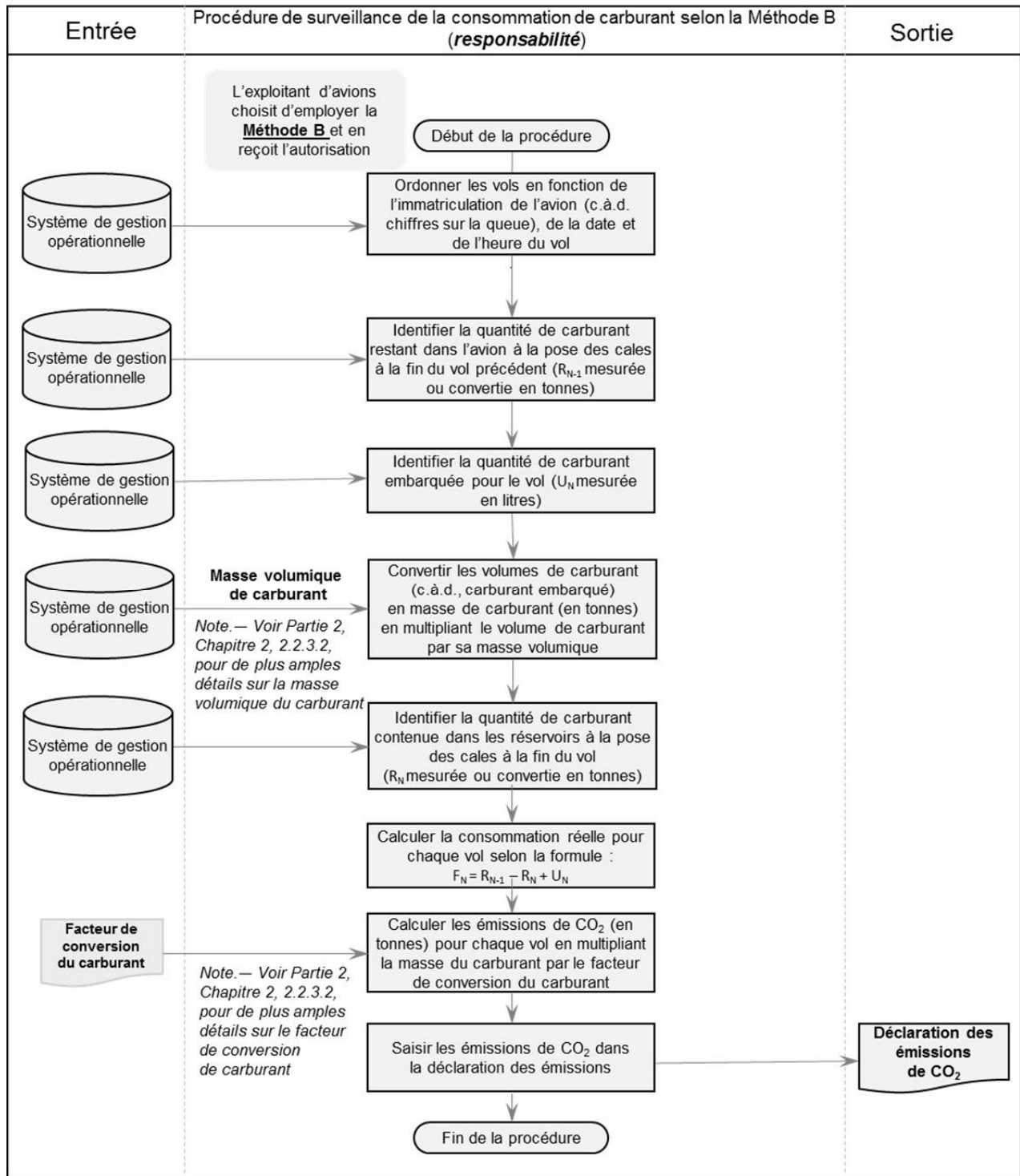


FIGURE C-3. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode B

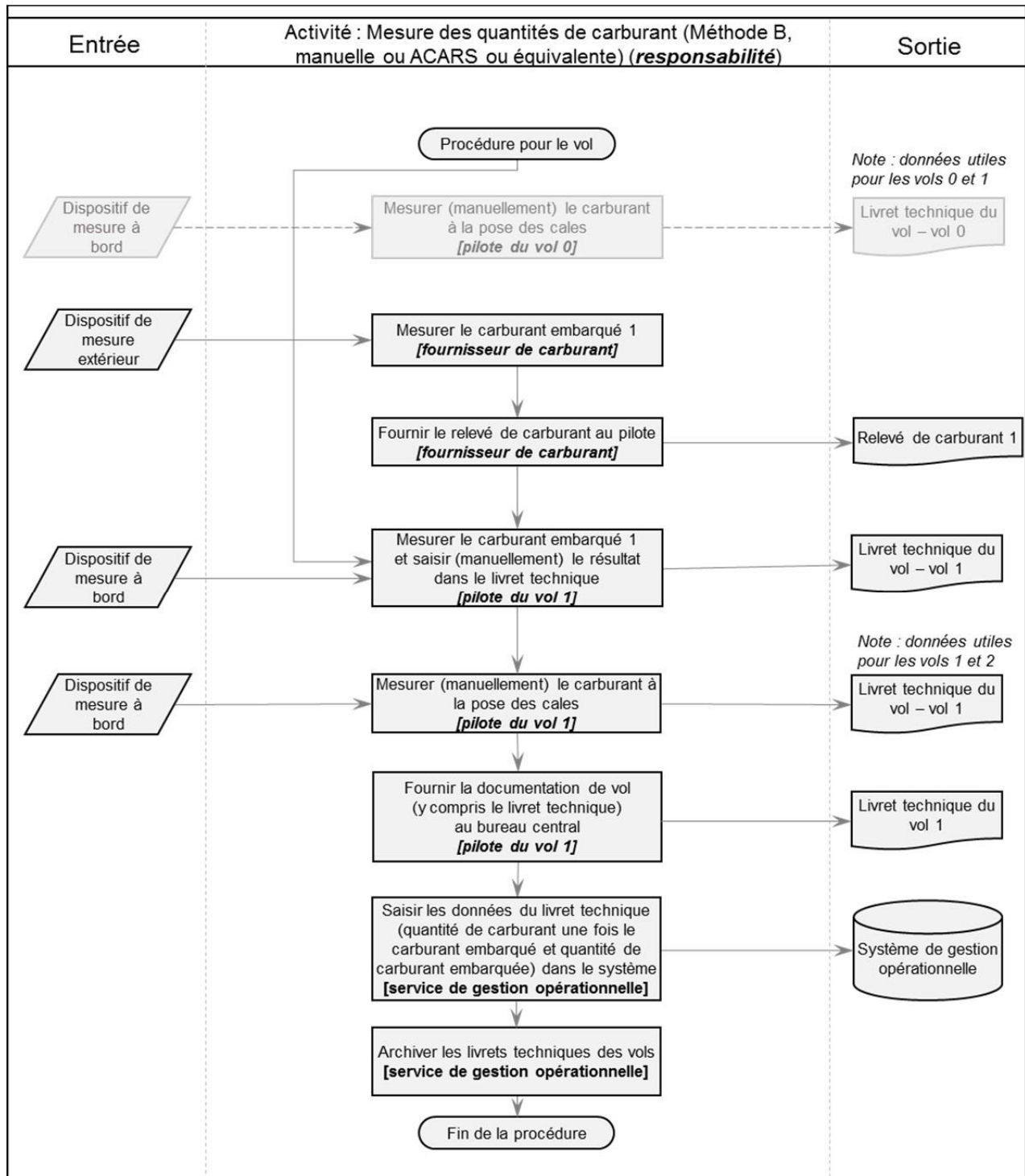


FIGURE C-4. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode B avec la quantité de carburant embarquée (Procédure manuelle)

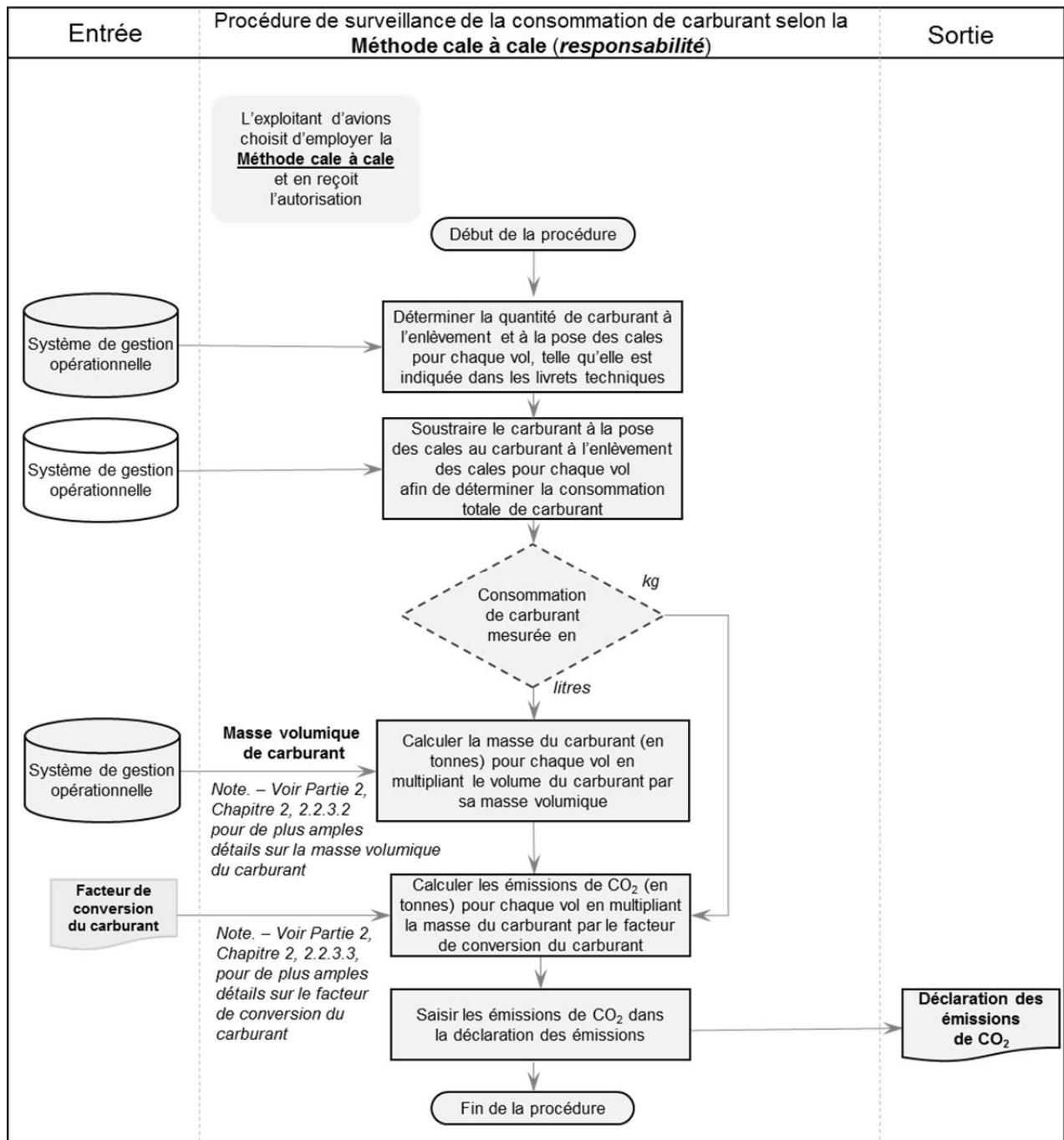


FIGURE C-5. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode cale à cale

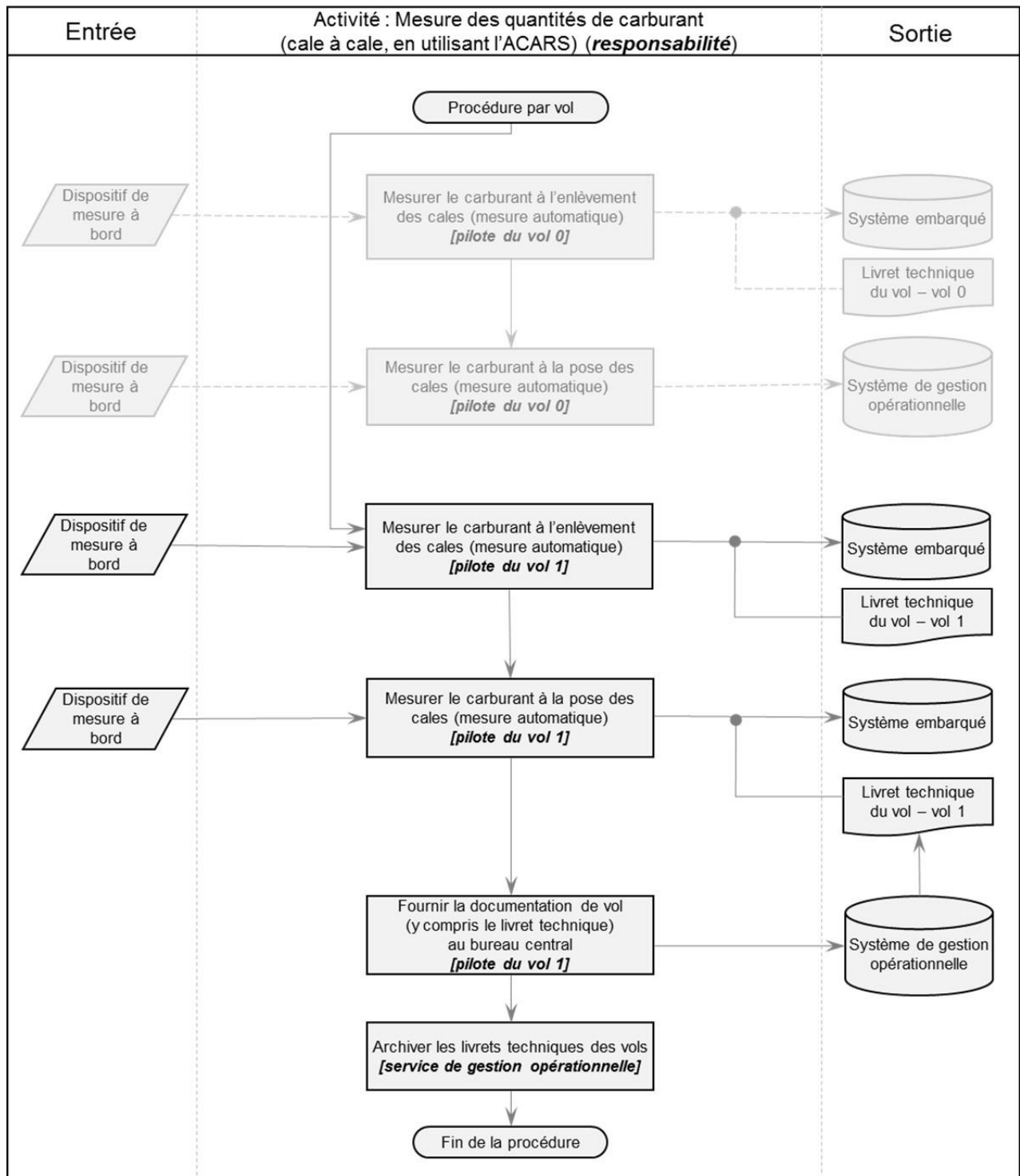


FIGURE C-6. Collecte des données requises pour appliquer la Méthode cale à cale

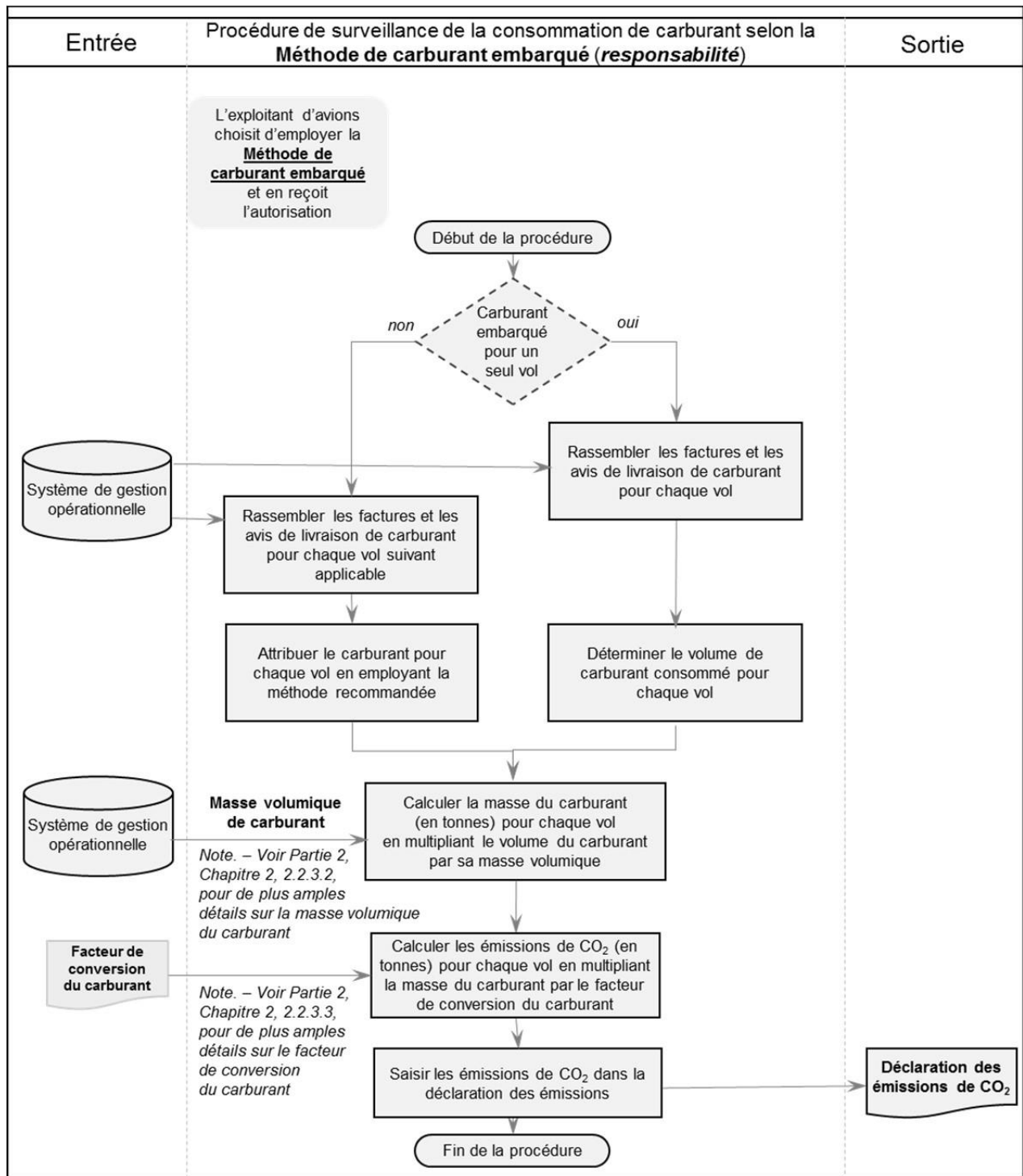


FIGURE C-7. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode de calcul de la quantité de carburant embarquée

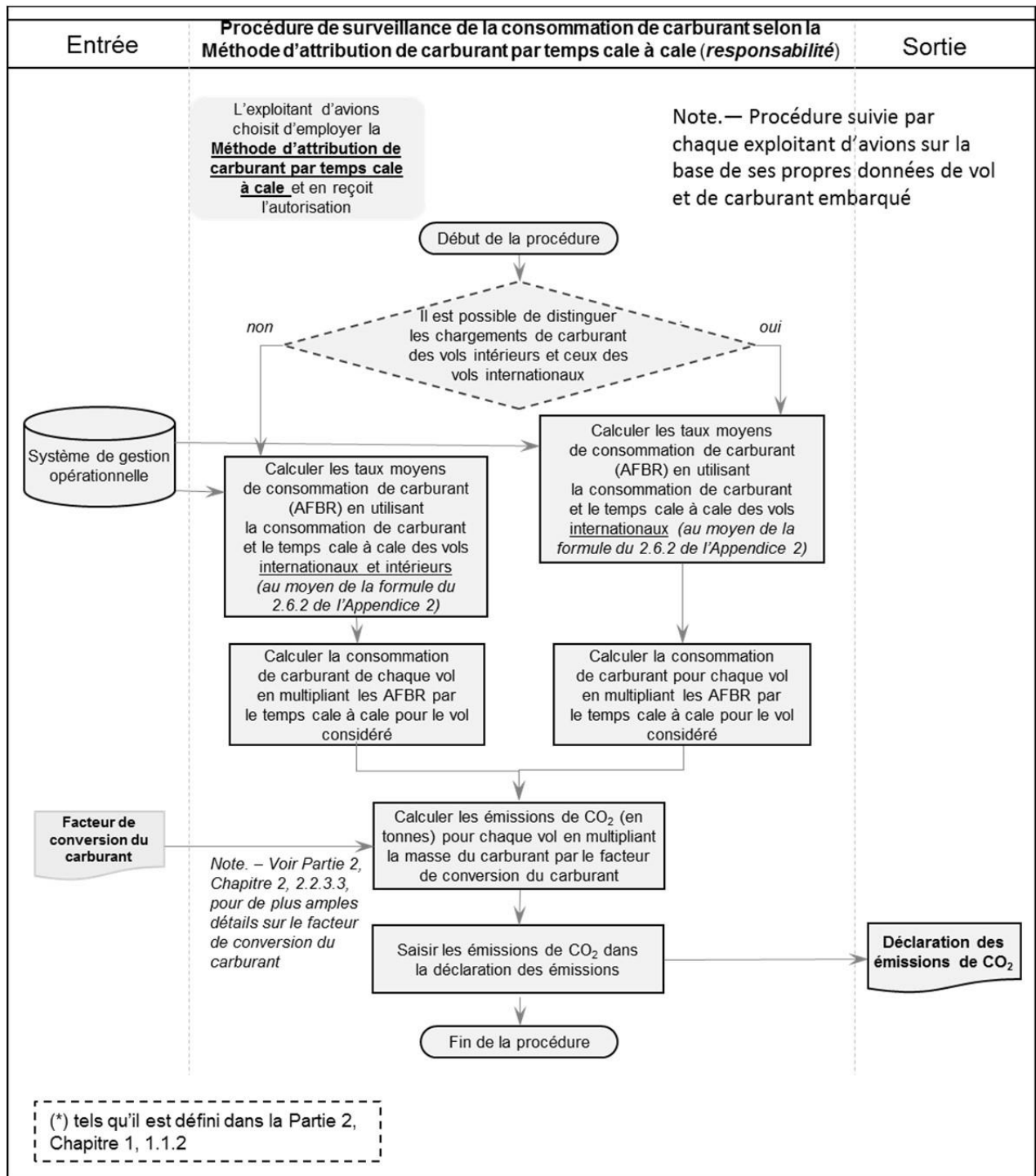


FIGURE C-8. Surveillance de la consommation de carburant par vol selon la Méthode d'attribution de carburant par temps cale à cale