



COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
61ème session
Point 5 de l'ordre du jour

MEPC 61/5/33
6 août 2010
Original: ANGLAIS

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES

Renseignements complémentaires sur un mécanisme de remboursement dans le cadre d'une mesure fondée sur le marché destinée aux transports maritimes internationaux

Document présenté par l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	On trouvera dans le présent document des renseignements supplémentaires sur la proposition faite par l'UICN relative à un mécanisme de remboursement dans le cadre d'une mesure fondée sur le marché destinée aux transports maritimes internationaux. Le document MEPC 60/4/55 décrit une nouvelle démarche concernant les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux, qui vise à réconcilier différents principes des transports maritimes avec les conventions relatives aux changements climatiques.
<i>Orientations stratégiques:</i>	7.3
<i>Mesures de haut niveau:</i>	7.3.2
<i>Résultats escomptés:</i>	7.3.2.1
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 16
<i>Documents de référence:</i>	MEPC 60/4/55 et MEPC 61/5/18

1 Le présent document contient des observations sur le document MEPC 61/5/18 (Secrétariat) et des renseignements complémentaires au sujet de la proposition faite par l'UICN relative à une mesure fondée sur le marché destinée aux transports maritimes internationaux. Il est soumis en application des dispositions du paragraphe 4.10.5 des Directives révisées sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du MSC et du MEPC et de leurs organes subsidiaires (MSC-MEPC.1/Circ.2).

Introduction et objectif

2 Créé par le Secrétaire général de l'ONU, le Groupe consultatif de haut niveau sur le financement de la lutte contre les changements climatiques étudie des sources possibles de recettes pour financer les mesures de lutte contre les changements climatiques dans les pays en développement, tel qu'indiqué dans le document MEPC 61/5/18.

3 Au sein du Groupe consultatif, les secteurs de l'aviation civile et des transports maritimes internationaux sont reconnus comme d'importantes sources potentielles de fonds. L'un des principaux critères pris en compte par le Groupe est l'équité, comme l'illustre le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives de la CCNUCC.

4 Dans le document MEPC 60/4/55, l'UICN propose un mécanisme de remboursement pour une mesure fondée sur le marché destinée aux transports maritimes internationaux afin d'adhérer au principe concernant les responsabilités communes mais différenciées et les capacités respectives. Le présent document donne de plus amples détails sur les deux grandes options de la proposition de l'UICN :

- .1 l'option complémentaire; et
- .2 l'option intégrée.

Option complémentaire

5 Le mécanisme de remboursement, tel que proposé par l'UICN dans le document MEPC 60/4/55, vise à réconcilier les différents principes des transports maritimes avec les conventions relatives aux changements climatiques. Par son intermédiaire, les pays en développement peuvent bénéficier d'un remboursement du coût d'une mesure fondée sur le marché dans le domaine maritime ou de l'impact de celle-ci sur leur développement. Pareille mesure se définit ici comme toute mesure fondée sur le marché qui porte sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. Le mécanisme de remboursement peut s'appliquer, en principe, à toute mesure fondée sur le marché dans le domaine maritime qui produit des recettes, telle qu'une contribution/taxe sur le combustible ou un système d'échange de crédits d'émission. En revanche, il ne peut pas s'appliquer à une mesure fondée sur le marché qui ne produit pas de recettes, comme un plan axé sur le rendement.

6 Le mécanisme permet de calculer le remboursement au moyen d'une approche descendante en utilisant les coûts d'ensemble de la mesure fondée sur le marché ainsi qu'une variable simple, pays par pays. La variable proposée représente une part des importations globales d'un pays en termes de valeur. Un pays en développement pourrait renoncer à tout ou à une partie de son remboursement et être crédité à l'échelle internationale pour cette décision. Les pays développés reçoivent automatiquement le montant du financement obtenu par l'intermédiaire de la mesure fondée sur le marché, sur la base de la même variable, et n'ont droit à aucun remboursement.

7 Par conséquent, les recettes nettes produites, après remboursement, viendraient des consommateurs des seuls pays développés, conformément aux principes et dispositions de la CCNUCC. Elles pourraient servir pour moitié à aider les pays en développement à mettre en œuvre des mesures de lutte contre les changements climatiques, et pour moitié à aider le secteur des transports maritimes à accélérer la réduction de ses émissions croissantes grâce au progrès technologique.

Option intégrée

8 Ce mécanisme de remboursement unique a été intégré au mécanisme international de réduction des émissions d'origine maritime de manière à :

- .1 illustrer la manière dont il peut être mis en application; et

-
- .2 permettre une évaluation détaillée de la proposition selon les neuf critères d'évaluation convenus lors du MEPC 60.

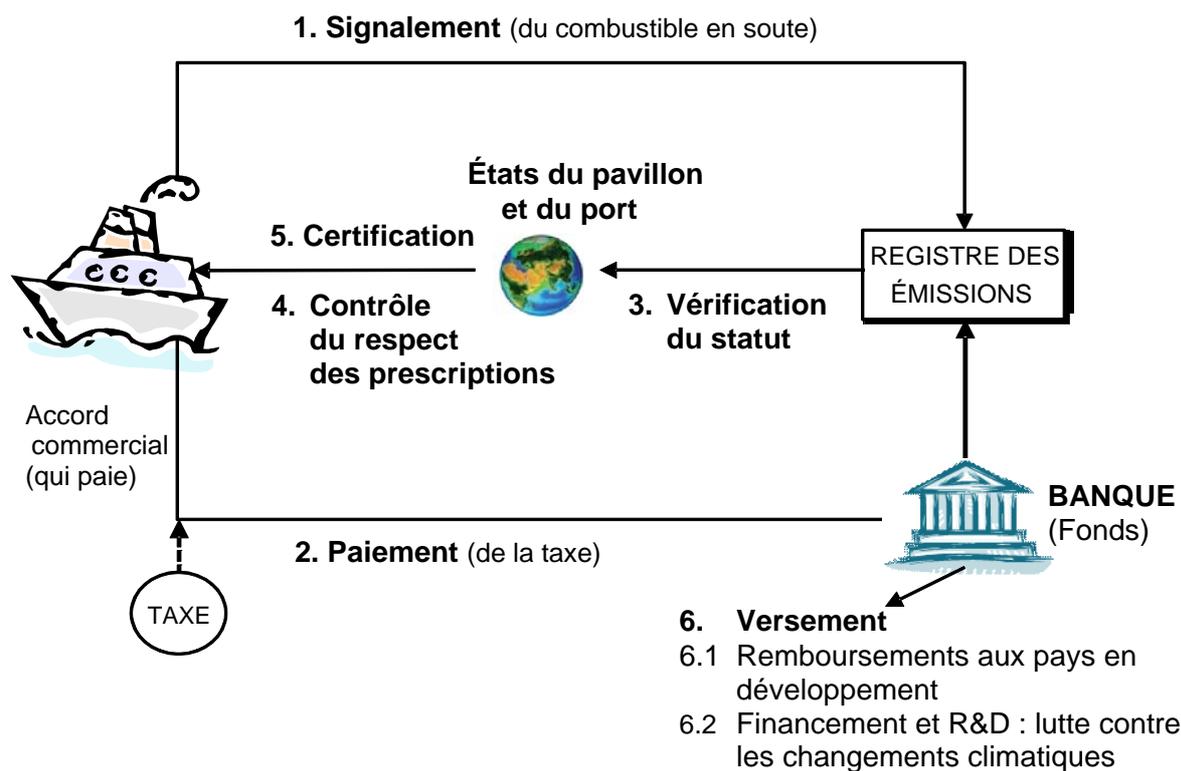
9 Dans le cadre du mécanisme international de réduction des émissions d'origine maritime, une taxe indexée sur le marché est instaurée sur le combustible souté, à la place d'une taxe sur les émissions de gaz à effet de serre. Elle s'appliquera à tous les navires dépassant des dimensions prédéterminées qui effectuent des voyages internationaux, indépendamment de leur pavillon et de la nationalité de leur propriétaire. L'entité responsable au titre du mécanisme est le navire, identifié par le numéro OMI unique qui lui a été attribué.

10 Afin d'assurer la proportionnalité de l'effort déployé par le secteur des transports maritimes pour combattre les changements climatiques, la taxe est liée à la commission en vigueur relative aux émissions provenant des transports terrestres, ou à la moyenne mobile du prix du carbone sur le marché, selon qu'il convient. Elle est fixée à un taux constant pour un trimestre, au moins 30 jours avant le début de celui-ci. Pour accroître le degré de certitude concernant les investissements, son montant est limité par un seuil et un plafond prédéterminés.

11 Le combustible en soute durant un trimestre donné doit être signalé par voie électronique et se trouve soumis au paiement de la taxe constante pour ce trimestre. La taxe est collectée de manière centralisée, sans passer par les caisses nationales, et son cumul fournit des recettes brutes au mécanisme.

12 En vue de réduire la charge imposée au secteur des transports maritimes, et de garantir un déploiement rapide à l'échelle mondiale, on a mis en place un système informatisé et défini des processus simples. Le système repose sur un registre central des émissions (ER), qui tient un compte d'émissions pour chaque navire, et une banque générale (BK) prédéterminée – voire plusieurs – où chaque navire possède un compte de paiement. Le fonctionnement du mécanisme s'appuie sur six processus :

- .1 signalement du combustible en soute, par le navire (son armateur-gérant) au registre central des émissions (ER);
- .2 paiement de la taxe, par le navire (son affréteur) à la banque générale (BK), directement;
- .3 vérification du statut de conformité, par l'intermédiaire du contrôle par l'État du port et du pavillon (PSC et FSC) avec le registre central;
- .4 contrôle du respect et des prescriptions, par le PSC et le FSC;
- .5 certification de la conformité du navire, par le FSC; et
- .6 versement des recettes produites par la banque générale (BK) et/ou des fonds prédéterminés.



13 Afin de respecter les principes et dispositions de la CCNUCC, y compris le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, le mécanisme de remboursement présenté ci-dessus s'applique et constitue la première étape du processus de versement 6.

14 Pour optimiser l'efficacité environnementale et la rentabilité, l'ensemble des recettes nettes obtenues doit être versé par le biais d'institutions existantes au profit des activités suivantes :

- .1 adaptation aux changements climatiques dans les pays en développement;
- .2 réduction des émissions causées par le déboisement et la dégradation des forêts (REDD+); et
- .3 technologies : R&D, transformation et transfert dans le secteur des transports maritimes.

15 Il est proposé de réserver aux petits États insulaires en développement (PEID) et aux pays les moins avancés (PMA) les plus vulnérables une part significative des fonds destinés à l'adaptation. Il est également proposé de fixer le seuil de jauge brute des navires à plus de 400 dans un premier temps.

Mesures que le Comité est invité à prendre

16 Le Comité est invité à noter les renseignements contenus dans le présent document ainsi que le concept de mécanisme de remboursement afin de prendre en considération les questions d'équité.