



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

CAMBIO CLIMÁTICO: ADAPTACIÓN Y CONOCIMIENTO CIENTÍFICO

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se presenta el trabajo de la OACI relativo a la aviación internacional y el cambio climático desde la última Asamblea, centrándose en el progreso alcanzado y los próximos pasos en cuanto a la adaptación al cambio climático y la resiliencia con el objetivo de que se comprendan mejor los fundamentos científicos de los impactos de la aviación en el clima y reseñar las novedades pertinentes en otros organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer la importancia de la labor que lleva adelante la OACI, en cooperación con los Estados y los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, para identificar los posibles efectos del cambio climático en las operaciones e infraestructura de la aviación internacional, así como las posibles medidas de adaptación para afrontarlos;
- pedir a la OACI que siga siendo un foro para avanzar en el conocimiento científico de los impactos climáticos de la aviación y explorar medidas para resolverlos;
- pedir a la OACI y a sus Estados miembros que promuevan el reconocimiento de los esfuerzos y logros de la OACI tendientes a descarbonizar la aviación internacional aprovechando los recursos de los Estados miembros para respaldar las actividades de divulgación y comunicación de la OACI, y que expresen su profunda preocupación acerca de las propuestas de utilizar la aviación internacional como posible fuente de movilización de fondos para la financiación climática de otros sectores para evitar que la aviación internacional deba contribuir desproporcionadamente con ese fin, coordinando con representantes gubernamentales y delegaciones nacionales ante los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales pertinentes;
- alentar a la OACI a que siga cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y proporcionándoles información pertinente a fin de mantener el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación civil internacional y el cambio climático; y
- considerar la información contenida en la presente nota de estudio para actualizar la resolución A 41-21 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a que haya recursos disponibles en el presupuesto regular 2026-2028 y/o contribuciones extrapresupuestarias, según lo previsto en el Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI.

<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184) A 42-WP/xx, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático</i>
---------------------	---

1. ADAPTACIÓN Y RESILIENCIA ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO

1.1 En su 41º período de sesiones, la Asamblea pidió a los Estados que “consideren la conveniencia de evaluar el riesgo climático para fomentar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en sus políticas climáticas y procesos de planificación nacionales en lo relativo a los sistemas e infraestructura de aviación internacional, según corresponda” [véase la resolución A41-21, cláusula dispositiva 25 d)];

1.2 La Asamblea también pidió al Consejo que “aliente a los Estados a impulsar el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación favoreciendo criterios de resiliencia climática, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible” [véase la resolución A41-21, cláusula dispositiva 26, literal e)] y que “determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y que mantenga y actualice orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático y las medidas de adaptación para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria” ([véase la resolución A41-21, cláusula dispositiva 29).

Seminario OACI sobre aeropuertos verdes de 2024

1.3 En abril de 2024, la OACI celebró en Atenas (Grecia) el [Seminario sobre Aeropuertos Verdes](#) en el que se trató una amplia gama de temas relacionados con la transición medioambiental de los aeropuertos, entre los que se incluyeron la puesta en mercado y distribución de energías más limpias para la aviación en los aeropuertos, la financiación de proyectos medioambientales, el fomento de las alianzas y la aplicación de estrategias de adaptación para mejorar la resiliencia climática de los aeropuertos. El seminario fue una oportunidad única para que un grupo diverso de partes interesadas exhibieran sus iniciativas ambientales, compartieran sus experiencias y aprendizajes, y para estimular la cooperación.

1.4 En la sesión del seminario titulada “Alzar el vuelo hacia la resiliencia climática: Creación de estrategias de adaptación para los aeropuertos” se resaltó la necesidad urgente de iniciativas de adaptación climática que complementen las estrategias de mitigación en curso para que los aeropuertos estén mejor preparados para hacer frente a la evolución de los impactos del cambio climático. Este enfoque holístico de adaptación y mitigación es vital para construir aeropuertos resilientes y sostenibles frente al cambio climático.

Labor del CAEP de la OACI sobre la adaptación al cambio climático y resiliencia

1.5 El Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI se ocupa de diversas actividades relativas a la adaptación al cambio climático y la resiliencia. En 2019, la OACI publicó su primer [Informe de síntesis sobre la adaptación al cambio climático](#), junto con un conjunto de fichas informativas, en las que se sintetizaban los impactos climáticos previstos en la aviación internacional y se detallaban los riesgos para diversas partes interesadas en la aviación. También se destacaban las disrupciones relacionadas con el clima que ya se estaban experimentando a escala local, regional y mundial, y se identificaban medidas de adaptación y de resiliencia que se habían aplicado con éxito.

1.6 En 2022, sobre la base de las conclusiones del informe, la OACI publicó tres documentos interconectados sobre la evaluación de los riesgos climáticos, la adaptación y la resiliencia a fin de que

sirvieran de guía a los Estados y otras partes interesadas para realizar evaluaciones del riesgo climático y elaborar estrategias de adaptación. Estos recursos, disponibles en el [sitio web de la OACI sobre Adaptación y Resiliencia](#), están diseñados para ayudar a evaluar los impactos climáticos, como las temperaturas extremas, las inundaciones y el aumento del nivel del mar, e identificar opciones adecuadas de adaptación y resiliencia que se ajusten a sus necesidades específicas.

1.7 Además, en febrero de 2025 el CAEP actualizó el informe con la información más reciente sobre los impactos climáticos que pueden ocurrir en el sector de la aviación, según las proyecciones, y una síntesis de las posibles medidas de adaptación y resiliencia. El informe actualizado pone de relieve las crecientes preocupaciones de los Estados y otras partes interesadas, haciendo hincapié en que el número de personas que experimentan el cambio climático se ha triplicado desde 2018. También subraya la necesidad de aplicar medidas de adaptación y resiliencia para complementar los esfuerzos de mitigación.

1.8 Algunos fenómenos climáticos recientes, como los incendios forestales, las inundaciones y los fenómenos meteorológicos extremos, han aumentado la preocupación y la urgencia de abordar los efectos del cambio climático en la aviación, y la importancia de que la OACI tome la iniciativa en la evaluación más exhaustiva de los riesgos del cambio climático para las operaciones y la infraestructura de la aviación, y en la identificación de medidas encaminadas específicamente a ayudar a las partes interesadas de la aviación a adoptar medidas prácticas en sus operaciones. Las iniciativas adicionales de la OACI de proporcionar informes y orientación son cruciales para ayudar a los Estados y otras partes interesadas a comprender estos riesgos climáticos y desarrollar estrategias de adaptación. También es esencial que la OACI siga alentando a los Estados a incluir la resiliencia climática en sus estrategias y planes de acción de modo que el sector esté preparado para afrontar el desafío que supone el cambio climático y, al mismo tiempo, mantener la seguridad y eficiencia de las operaciones.

2. CONOCIMIENTOS CIENTÍFICOS QUE PERMITEN COMPRENDER LOS IMPACTOS CLIMÁTICOS DE LA AVIACIÓN

2.1 En su 41º período de sesiones, la Asamblea de la OACI pidió a los Estados "que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves" (véase la resolución A41-21, cláusula dispositiva 19). A este respecto, desde la última Asamblea, la OACI ha emprendido varias iniciativas para incrementar los conocimientos científicos que permitan comprender mejor los efectos climáticos de la aviación.

Simposio OACI 2024 sobre emisiones de la aviación distintas del CO₂

2.2 El [Simposio sobre las Emisiones de la Aviación Distintas del CO₂](#) tuvo lugar en septiembre de 2024 y congregó a los Estados, al sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales, así como a la industria y asociaciones del sector, instituciones académicas y de investigación para hacer un balance de los conocimientos científicos sobre las emisiones de la aviación distintas del CO₂ y sus impactos, y dar a conocer la labor realizada por la OACI y partes interesadas pertinentes sobre ese tema.

2.3 Además de las sesiones dedicadas a los fundamentos científicos de los impactos climáticos de las emisiones de la aviación distintas del CO₂, quienes participaron en el simposio también analizaron las posibles actividades y medidas para mitigar y abordar dichos impactos, incluidas las medidas tecnológicas, operacionales y las relacionadas con los combustibles, así como las incertidumbres y desafíos científicos que se plantean. También se analizaron las alianzas existentes y los posibles próximos pasos para avanzar en este tema en los años venideros, a la vez que algunos grupos expertos de alto nivel debatieron acerca de la elaboración de políticas.

2.4 En el simposio se destacaron los avances logrados en los últimos años en cuanto a la comprensión del impacto climático (forzamiento radiactivo) de las emisiones de la aviación distintas del CO₂, aunque se reconoció que todavía subsisten algunas incertidumbres. También se puso de relieve el trabajo en curso y las actuales alianzas que apuntan a una mayor comprensión científica por medio de datos, mediciones y modelos mejorados. Además, se hizo hincapié en la necesidad de realizar más investigaciones sobre posibles medidas de mitigación que incluyan ensayos y una mayor cooperación interdisciplinaria. Se resaltó el papel de los Estados y de la OACI en pro de los avances y la divulgación en este tema.

2.5 Se publicó una serie de vídeos de divulgación sobre las emisiones de la aviación distintas del CO₂. También se publicó en el sitio web de la OACI un [resumen del Simposio de la OACI de 2024 sobre las emisiones de la aviación distintas del CO₂](#), con el objetivo de resumir los conocimientos y los mensajes clave compartidos por los ponentes, y difundir los últimos avances realizados en relación con las emisiones de la aviación distintas del CO₂.

Labor del CAEP de la OACI con respecto a los impactos climáticos de la aviación y sus emisiones distintas del CO₂

2.6 El CAEP de la OACI lleva a cabo una serie de actividades para una mejor comprensión de los fundamentos científicos del impacto climático de la aviación y recopila información sobre posibles medidas de mitigación.

2.7 El Grupo sobre Impactos y Aspectos Científicos (ISG) del CAEP brinda la mejor información posible sobre los efectos de la aviación en el clima, la calidad del aire y los problemas relativos al ruido respecto de la cual hay consenso en la comunidad científica. El ISG del CAEP realizó un taller sobre los impactos de las estelas de condensación y también preparó Libros Blancos en los que se resumen los conocimientos científicos actuales sobre la calidad del aire, las interdependencias del impacto climático y las compensaciones de las emisiones de la aviación, por un lado; y por otro, el impacto de los aviones supersónicos en el clima, la calidad del aire y el ruido. El CAEP acordó que el informe del taller sobre los impactos de las estelas de condensación y los Libros Blancos se publiquen en el sitio web público de la OACI.

2.8 El CAEP convino además en publicar su informe sobre las oportunidades operacionales para reducir los efectos climáticos de las estelas de condensación y otras emisiones distintas del CO₂ (*Report on Operational Opportunities to Reduce Climate Effects of Contrails and Other Non-CO₂ Emissions*). El informe se centra en las medidas operacionales que se pueden tomar para reducir los cirros inducidos por las aeronaves y analiza sus obstáculos e interdependencias, el posible concepto de operaciones y las oportunidades y los elementos habilitantes futuros para una estrategia de mitigación eficaz que, al mismo tiempo, permita minimizar los efectos en otros aspectos operacionales, como el consumo de combustible, el tiempo de vuelo y la capacidad del espacio aéreo.

2.9 Para su futuro programa de trabajo, el CAEP acordó llevar a cabo en forma coordinada entre los distintos subgrupos las tareas relacionadas con las emisiones de la aviación distintas del CO₂, que incluirían la elaboración de: un informe que resuma los conocimientos científicos consensuados más recientes sobre cómo los cambios en la composición del combustible de aviación podrían afectar la calidad del aire y los impactos climáticos de la aviación; un informe sobre las interdependencias y compensaciones en cuanto a los impactos de los NO_x (óxidos de nitrógeno) en la calidad del aire y el clima; un informe sobre las estelas de condensación, la nubosidad inducida por la aviación y los impactos ambientales de las nubes de aerosoles; y el desarrollo de nuevas opciones de rigurosidad de NO_x durante el LTO (aterrizaje y despegue).

2.10 Con la contribución técnica del CAEP, la OACI debería seguir a la vanguardia para contribuir a que se comprendieran mejor desde un punto de vista científico los impactos climáticos de la aviación, lo que incluiría la exploración de medios para cuantificar los posibles impactos climáticos de las emisiones de la aviación distintas del CO₂ y de medidas para abordar dichos impactos.

3. COOPERACIÓN DE LA OACI CON OTROS ORGANISMOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

3.1 El papel de liderazgo de la OACI en materia de aviación y medioambiente depende de su capacidad de trabajar junto con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes para presentar y comunicar su labor y sus logros de modo que sean comprendidos más cabalmente por la comunidad del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. La OACI sigue cooperando con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales que participan en la formulación de políticas sobre el cambio climático de importancia para la aviación internacional, incluidos los temas relacionados con las energías más limpias para la aviación.

3.2 En el apéndice A, se presenta una lista no exhaustiva de las contribuciones de la OACI a otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales desde la última Asamblea, y en el apéndice B, un panorama general de las actividades de extensión de la OACI durante el último trienio¹. En la nota A42-WP/xx se ofrece más información sobre las actividades de promoción y divulgación de la OACI, en particular a través de las herramientas de seguimiento de la OACI, los eventos de Evaluación del LTAG y el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), así como para facilitar el acceso al apoyo financiero a las medidas de descarbonización de la aviación.

3.3 Con respecto al proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la OACI es invitada periódicamente a informar sobre la labor que está desarrollando y sus presentaciones escritas. También ha organizado y participado en reuniones y eventos paralelos pertinentes durante las conferencias de la CMNUCC² con el objetivo de exponer sus logros en materia de aviación internacional y cambio climático.

Resultados del 29º período de sesiones de la Conferencia de las Partes (CP29) en la CMNUCC

3.4 La CP29 tuvo lugar en Bakú (Azerbaiyán) en noviembre de 2024. En ella, se elaboraron reglas claras que preservarán la integridad ambiental y la transparencia de los mercados internacionales de carbono. Esto es importante para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la OACI, ya que los gobiernos de los Estados donde se realizan actividades que generan unidades de emisión admisibles en el CORSIA aprobadas por el Consejo de la OACI disponen ahora de directrices claras para autorizar el uso de esas unidades en el marco del CORSIA. En este sentido, la OACI ha estado alentando a los gobiernos de Estados donde se desarrollan actividades que generan unidades de emisión admisibles a extender cartas de autorización, lo que puede facilitar el acceso y disponibilidad de las unidades para los explotadores de aviones.

3.5 La Conferencia también adoptó el nuevo objetivo colectivo cuantificado de financiación para el clima (NCQC), un acuerdo que apunta a triplicar la financiación destinada a los países en desarrollo, con el liderazgo de los países desarrollados, para que el objetivo precedente de USD 100 000 millones por año aumente por lo menos a USD 300 000 millones por año en 2035, y también para lograr que todas las partes intervinientes aúnen esfuerzos para incrementar la financiación destinada a los países en desarrollo procedente de fuentes públicas y privadas, hasta alcanzar USD 1,3 billones por año en 2035. En el sitio web de la CMNUCC pueden consultarse los resultados de la COP29. Se ha comunicado a los Estados miembros

¹ Los detalles de la cooperación de la OACI con otras organizaciones en el último trienio figuran en el capítulo 16 del Informe Medioambiental de la OACI correspondiente a 2025:

<https://www.icao.int/environmentalprotection/Documents/EnvironmentalReports/2025/ICAO%20EnvReport%202025.pdf>

² Actividades de difusión de la OACI en la COP29 del CMNUCC: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/COP29.aspx>

de la OACI información actualizada sobre los resultados y las medidas de seguimiento de la COP29 (véase la comunicación ENV 1/1 – 25/39 del 9 de abril de 2025).

3.6 Asimismo, se alienta a los Estados y a las partes interesadas a que apoyen a la OACI e inicien una cooperación con ella para la realización de actividades de divulgación previas y paralelas a la COP30, de modo que se afiance el liderazgo de la OACI en las acciones destinadas a dar respuesta a las emisiones de la aviación internacional. Dados los problemas a los que se enfrenta la OACI a la hora de ampliar las actividades de divulgación y comunicación, incluidas las limitaciones de recursos, también se anima a los Estados y a las partes interesadas a que pongan a disposición sus recursos para informar a los organismos externos de los avances de la OACI en materia de aviación internacional y cambio climático, así como de las opiniones del sector de la aviación internacional sobre cuestiones clave, tales como la financiación para hacer frente al cambio climático y la fiscalidad de la aviación.

Financiación para el clima e impuestos a la aviación

3.7 La OACI viene siguiendo de cerca los debates y negociaciones internacionales sobre cuestiones relacionadas con la financiación para el clima. Entre esas cuestiones, se incluyen propuestas que están analizando otros órganos de las Naciones Unidas y otras organizaciones, como el Comité de Expertos sobre Cooperación Internacional en Cuestiones de Tributación de las Naciones Unidas, el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Equipo Especial Mundial sobre Impuestos Solidarios, que consideran a la aviación y al transporte marítimo como posibles tributarios de impuestos y gravámenes para recaudar fondos destinados a financiar la acción climática en otros sectores. A pesar de las preocupaciones planteadas por la OACI en varias plataformas, en varios eventos no organizados por la OACI de preparación para la COP30, programada para noviembre de 2025 en Belém, Brasil, se siguen considerando propuestas relacionadas con la fijación de impuestos a la aviación.

3.8 Es importante destacar en ese sentido la cláusula 16 de la resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI, que reza: *“Reconociendo que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, insta a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos”*.

3.9 El logro del objetivo ambicioso mundial a largo plazo de la OACI (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 y la puesta en marcha del Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación requieren de recursos financieros suficientes dentro del sector. La fijación de impuestos y gravámenes a la aviación elevaría el costo del transporte aéreo, lo que podría tener un impacto especialmente negativo en los pequeños Estados insulares en desarrollo y en los países en desarrollo que dependen en gran medida del turismo y del comercio por transporte aéreo. Tal cambio podría afectar la viabilidad económica de las aerolíneas y las empresas relacionadas con el turismo, obstaculizar el desarrollo socioeconómico y enlentecer el progreso hacia la consecución de múltiples Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

3.10 Es importante recordar el párrafo 18 de la resolución A41-22 de la Asamblea de la OACI, que “[d]etermina que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM [medidas de mercado] estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez”. Puede consultarse más información sobre la evolución del trabajo de la OACI en cuanto a las MBM y los gravámenes a la aviación, así como sobre el camino recorrido hasta alcanzar el acuerdo CORSIA, en el sitio web del CORSIA de la OACI.

3.11 En este sentido, la OACI y sus Estados miembros deberían seguir expresando su profunda preocupación acerca de las propuestas de utilizar a la aviación internacional como posible tributaria de impuestos y gravámenes para movilizar recursos financieros hacia otros sectores, incluso mediante la

coordinación con representantes gubernamentales y delegaciones nacionales ante los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales pertinentes.

— — — — —

APPENDIX A

ICAO'S CONTRIBUTIONS TO THE WORK OF OTHER UN BODIES AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS DURING THE LAST TRIENNIUM

The table below presents a non-exhaustive list of ICAO's contributions to other UN bodies and international organizations since the 41st Session of the Assembly, in addition to regular engagements with these bodies.

UN Bodies and Organizations	ICAO interactions during the last triennium
Airport Council International (ACI)	- ACI Europe and Heydar Aliyev International Airport side event on "Airport Climate Action Showcase" at UNFCCC COP29, 20 November 2024, Baku, Azerbaijan. - ACI Committee Forum, 17-21 June 2024, Montréal, Canada.
Air Transport Action Group (ATAG)	ATAG side event on "Global Sustainable Aviation Forum", UNFCCC COP28, 6 December 2023, Dubai, UAE.
Convention on Biological Diversity	15th Conference of the Parties (COP15) to the CBD, 7 to 19 December 2022, Montréal, Canada.
Clean Energy Ministerial (CEM)	- CEM Working Group on Lifecycle Carbon Accounting (LCA), 6 March 2025; 26 May 2025; 2 July 2025. - CEM/15 Future Fuels Ministerial Roundtable, 3 October 2024
G20 / G7	- G20-G7 Presidencies Joint Workshop "Synergies and Actions on Sustainable Fuels: Towards supply-demand integration and carbon accounting", 5 September 2024. G20 Energy Transitions Ministerial Meeting, Foz do Iguaçu, Brazil, 1 to 4 October 2024.
International Accreditation Forum (IAF)	IAF-ICAO Joint Workshop on CORSIA, 7 November 2023, Montréal, Canada
International Air Transport Association (IATA)	- IATA/World Bank side event on "A pragmatic way towards carbon neutral growth in international aviation", UNFCCC COP29, 15 November 2024, Baku, Azerbaijan. - IATA World Sustainability Symposium, 24 to 25 September 2024, Miami, USA.
International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)	ICCAIA Annual General Meeting and Conference, 26 to 28 March 2025, Montréal, Canada.
International Maritime Organization (IMO)	- ICAO-IMO-United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) joint side event on "Decarbonizing Transport: Policies and Strategies for civil aviation, maritime and inland transport", UNFCCC COP29, 20 November 2024, Baku, Azerbaijan. - Joint ICAO-IRENA-IMO side event on "Innovation and Clean Energy for International Aviation and Shipping", UNFCCC COP28, 2 December 2023, Dubai, UAE.
International Renewable Energy Agency (IRENA)	- Ongoing discussions to launch a web-based platform at the 42nd ICAO Assembly. - Signed Memorandum of Cooperation in October 2024 to explore pathways to operationalize the ICAO Finvest Hub.

UN Bodies and Organizations	ICAO interactions during the last triennium
	Joint ICAO-IRENA-IMO side event on “Innovation and Clean Energy for International Aviation and Shipping”, UNFCCC COP28, 2 December 2023, Dubai, UAE.
International Transport Forum (ITF)	2024 ITF Annual Consultations with International Organisations, 30 to 31 January 2024, Paris, France.
Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport (SLOCAT)	Inputs provided for the aviation chapter of SLOCAT’s draft <i>Transport, Climate and Sustainability Global Status Report – 4th Edition</i>, 23 June 2025
SuM4All	17th Consortium meeting, 13 March 2025, virtual. 16th Consortium Meeting, 21 March 2024, virtual.
Sustainable Energy for All (SEforAll)	2025 Sustainable Energy for All (SEforAll) Global Forum, 12 to 13 March 2025, Bridgetown, Barbados (attended virtually).
UN Chief Executive Board (CEB) High-level Committee on Programmes (HLCP)	HLCP Intersessional Meeting on UN System Contribution for COP29 and COP30, 11 July 2024.
UN Department of Economic and Social Affairs (DESA)	30th Session of the Committee of Experts on International Cooperation in Tax Matters, 24 to 27 March 2025, New York, USA. - Contributions to the UN Decade of Sustainable Transport 2026-2035 process. Side Event on Financing for Sustainable Aviation at the 4th International Conference on Financing for Development (FFD4), 3 July 2025
UN Environment Management Group (EMG)	30th Senior Officials Meeting of the UN EMG, 15 October 2024, Geneva, Switzerland. - Issue Management Group on Biodiversity Working Group, 16 February 2024, Geneva, Switzerland. UN Heads of Agencies Dialogue on commitments to implement the post-2020 global biodiversity framework, 15 December 2022, Montréal, Canada. 28th Senior Officials Meeting of the UN EMG, 3 November 2022.
UN Environment Programme (UNEP)	- Annual inputs on ICAO’s environmental management efforts for the UN-wide Greening the Blue report including for 2023, 2024, and 2025. - Various working group meetings, seminars and briefings on environmental management initiatives. - Biannual update to the ICAO Carbon Emissions Calculator (ICEC) for UN entities including in the last triennium. In the 2024, 58 UN entities estimated the air-travel related portion of their UN inventories using the ICEC. - ICEC refresher session for all UN agencies, 15 May 2025.
United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)	- Participation in the UNFCCC Conference of the Parties (COP) meetings, i.e. COP27, COP28 and COP29, including organization and participation in various aviation-related events. Submission of inputs and statements to meetings of the Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice (SBSTA), i.e.

UN Bodies and Organizations	ICAO interactions during the last triennium
	SBSTA57 to SBSTA62 to date. Participation in and leading the discussions on SBSTA agenda item: <i>Emissions from fuel used for international aviation and maritime transport</i>. • Presentation on CORSIA at the UNFCCC Article 6.2 Ambition Dialogue, 18 June 2025.
Universal Postal Union (UPU)	• 150th Anniversary of the Founding of the Universal Postal Union (UPU), 9 October 2024, Berne, Switzerland. • UPU's side event on “Leveraging Postal Networks to Influence Global Freight Emissions”, UNFCCC COP29, 15 November 2025, Baku, Azerbaijan.
World Economic Forum (WEF)	• WEF Aviation Day, 14 March 2024, Geneva, Switzerland • WEF Aviation Day, 12 March 2025, Geneva, Switzerland
World Meteorological Organization (WMO)	• Updated Memorandum of Understanding (MoU) covering cooperation on environmental impacts of aviation and the effects of climate change on aviation, August 2024.

APPENDIX B

OVERVIEW OF ICAO'S OUTREACH ACTIVITIES DURING THE LAST TRIENNIUM

Outreach Area	Activities
Capacity-Building	<i>ICAO ACT-CORSIA programme</i> • Annual Training of the Trainer Sessions with Supporting States • Update to the ICAO Global Aviation Training (GAT) programme CORSIA Verification course. Three more courses on CORSIA are expected by end 2025 / early 2026. <i>ICAO ACT-SAF programme</i> • Seven SAF feasibility studies conducted until 2023 with contributions from the European Union (EU). • More than 20 additional SAF feasibility studies and business implementation studies are implemented or planned with contributions from France, the Netherlands, United Kingdom, EU and Airbus. • 18 ACT-SAF training sessions covering a wide range of topics were conducted since November 2022. All sessions are available at ICAO TV. <i>ICAO State Action Plan programme</i> • Fourth edition of the ICAO Guidance on the Development of State Action Plans on CO₂ Emissions Reduction Activities: Towards LTAG Implementation (Doc 9988), was released in 2024. Further details can be found at: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Assistance.aspx
Key Environment Events	• 2025 ICAO Aviation Climate Week, 2 to 4 June 2025, Montréal, Canada. • 2024 ICAO LTAG Stocktaking Event on Aviation CO₂ Emissions Reductions, 7 to 10 October 2024, Montréal, Canada. • 2024 ICAO Symposium on Non-CO₂ Aviation Emissions, 16 to 18 September 2024, Montréal, Canada. • 2024 ICAO Environmental Regional Seminars, 7 August to 16 October 2024, multiple locations covering all ICAO regions. • 2024 ICAO Seminar on Green Airports, 18 April to 19 April 2024, Athens, Greece. • Third ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3), 20 to 24 November 2023, Dubai, UAE. • ICAO pre-CAAF/3 Outcomes Consultation, 25 to 26 September 2023, Montréal, Canada. • 2023 ICAO Stocktaking on Aviation in Sector CO₂ Emissions Reductions and Pre-CAAF/3 Policy and Finance Consultation, 11 to 13 July 2023, Montréal, Canada. • 2023 ICAO Environmental Regional Seminars, 13 April 2023 to 8 May 2023, multiple locations covering all ICAO regions. Further details can be found at: https://www.icao.int/Meetings/Pages/Home.aspx
Communication Materials	<i>Website</i> • Regular and detailed updates to the ICAO Environmental Protection website: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx <i>Newsletter</i> • Monthly ACT-CORSIA Newsletter since August 2020

Outreach Area	Activities
	- Regular ACT-SAF Newsletter since March 2024 <i>State Letter</i> 2025/39: Results of UNFCCC COP29 Climate Change Conference and relevant topics towards COP30, 9 April 2025. 2024/92: ICAO's outreach activities at the UNFCCC COP29 conference, 12 September 2024. 2024/59: Outcomes of the Third ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3), 17 May 2024. <i>ICAO Environment Report 2025</i> - Published triennially since 2007. The 2025 report is available at: https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2025/ICAO%20EnvReport%202025.pdf <i>ICAO TV</i> - Video platform showcasing aviation-related content including on environmental protection: https://www.icao.tv/browse <i>Uniting Aviation Articles</i> - Unlocking land restoration opportunities: Aviation's role in combating desertification and drought, 17 June 2025. - World Environment Day 2025: Addressing plastic pollution in aviation, 5 June 2025. - Our power, our planet: Celebrating Earth Day 2025, 22 April 2025. - The evolution of market-based measures: ICAO's three-decade climate action journey to CORSIA, 14 May 2025. - Celebrating the International Day of Clean Energy and the progress we have made, 27 January 2025. - Achieving Net-Zero 2050: Advocating for aviation's clean energy transition at COP29, 6 December 2024. - Discussions with the President of Azerbaijan; addressing global aviation priorities at COP29, 18 November 2024. - G20 Ministers have shown strong recognition for ICAO's aviation decarbonization initiatives, 25 October 2024. - We advanced the aviation sector's net-zero carbon emissions goal, 21 October 2024. - We joined forces to accelerate access to financing and the implementation of aviation decarbonization projects, 11 October 2024. - What are non-CO₂ emissions and how can we enhance cooperation in addressing them? 23 September 2024. - World Environment Day 2024: Our land. Our skies. Our future, 5 June 2024. - Earth Day 2024: International civil aviation's role in addressing plastic pollution, 22 April 2024. - Accelerating airports' climate action with ICAO, 9 May 2024. - Guyana sets a global example with their quality carbon offset achievement, 6 March 2024. - Advocating for sustainable aviation policy at the World Governments Summit, 17 February 2024. - Highlights from COP28: showcasing ICAO's achievements in climate change, 1 February 2024.

Outreach Area	Activities
	• We delivered a strong global framework for aviation’s clean energy transition, 25 January 2024. • ICAO and Google collaborate to improve the methodology for calculating flight carbon emissions, 6 January 2024. • ICAO’s enhanced measures for mitigating aircraft engine emissions, 1 December 2023. • We are working right now to establish a framework for aviation’s clean energy transition, and you can follow the discussions here, 20 November 2023. • To meet our net-zero targets, we need to establish a global framework for aviation’s cleaner energy transition, 8 November 2023. • Working together to ensure clean air and blue skies, 7 September 2023. • A greener future: highlights from the 2023 ICAO Environment Regional Seminar, 24 July 2023. • Progress towards implementing cleaner energies for global aviation, 17 July 2023. • World Environment Day 2023: Aviation’s role in addressing plastic pollution, 5 June 2023. • Implementing States’ climate change agreements at ICAO, 1 May 2023. • ICAO’s Council is briefed on the opportunities and challenges of decarbonizing aviation, 31 March 2023. • Adopting new, important international aviation environmental protection standards, 27 March 2023. • CORSIA: A Year in Review, 1 February 2023. <i>Further information can be found at: https://unitingaviation.com/</i>

— END —