



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

CHANGEMENTS CLIMATIQUES — ADAPTATION ET SCIENCE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des travaux de l'OACI relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques depuis la dernière Assemblée, l'accent étant mis sur les progrès et les étapes suivantes en matière d'adaptation et de résilience aux changements climatiques, et sur l'amélioration de la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat, ainsi que sur la coopération et les évolutions pertinentes dans les autres organes des Nations Unies (ONU) et les organisations internationales.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître l'importance des travaux effectués par l'OACI, en coopération avec les États, les organes compétents des Nations Unies et les organisations internationales, pour déterminer les incidences potentielles des changements climatiques sur les opérations de l'aviation internationale et les infrastructures connexes, ainsi que les mesures d'adaptation à prendre éventuellement pour faire face à ces incidences ;
- b) demander à l'OACI de continuer à servir de forum d'amélioration de la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat et d'étudier les mesures à prendre pour contrer ces incidences ;
- c) demander à l'OACI et à ses États membres de promouvoir la prise en compte des efforts et des réalisations de l'OACI en matière de décarbonation de l'aviation internationale, en tirant parti des ressources des États membres pour appuyer les efforts de l'OACI en matière de sensibilisation et de communication, et d'exprimer une préoccupation claire au sujet des propositions visant à utiliser l'aviation internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes destinées au financement de la lutte contre les changements climatiques dans d'autres secteurs afin de veiller à ce que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de recettes, notamment en assurant la coordination avec les représentants des gouvernements concernés et les délégations nationales auprès des organes compétents des Nations Unies et des organisations internationales ;
- d) demander à l'OACI de poursuivre sa coopération avec d'autres organes des Nations Unies et organisations internationales, et de leur fournir des contributions pertinentes, en vue de veiller à ce que l'OACI joue un rôle moteur dans toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques ;
- e) examiner les informations figurant dans la présente note en vue de l'actualisation de la résolution A41-21 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique — <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget ordinaire de 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028 de l'OACI.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) A42-WP/xx, <i>Projet de note de travail de l'assemblée — Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques.</i>

1. ADAPTATION ET RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

1.1 La 41^e session de l'Assemblée de l'OACI a demandé aux États « d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ; » [cf. résolution A41-21, paragraphe 25 d)].

1.2 L'Assemblée a également demandé au Conseil « d'encourager les États à réaliser un développement résilient au climat de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, en mettant l'accent sur l'élaboration de politiques qui intègrent des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour faire progresser le développement durable de l'aviation » [cf. A41-21, paragraphe 26 e)] et « de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face, et de tenir à jour et de rehausser les orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale » (cf. résolution A41-21, paragraphe 29).

Séminaire 2024 de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement

1.3 L'OACI a organisé en avril 2024 à Athènes (Grèce) le [Séminaire sur les aéroports respectueux de l'environnement](#), qui a couvert un large éventail de sujets liés à la transition environnementale des aéroports, notamment le déploiement et la distribution d'énergies plus propres pour l'aviation dans les aéroports, le financement de projets environnementaux, la promotion de partenariats et la mise en œuvre de stratégies d'adaptation pour renforcer la résilience climatique des aéroports. Ce séminaire a donné à un vaste ensemble de parties prenantes une occasion unique de présenter leurs initiatives environnementales, de partager leurs expériences et les enseignements tirés, et de renforcer la coopération.

1.4 La séance spécifique organisée lors du séminaire sous le thème « La résilience aux changements climatiques comme boussole : renforcer les stratégies d'adaptation des aéroports » a mis en exergue le besoin de déployer d'urgence des efforts d'adaptation climatique, qui viendraient compléter les stratégies d'atténuation en cours, afin que les aéroports soient mieux préparés à gérer les effets en évolution des changements climatiques. Cette approche globale de l'adaptation et de l'atténuation est essentielle à la mise en place d'aéroports résilients et durables face à l'évolution du climat.

Travaux du CAEP de l'OACI sur l'adaptation et la résilience aux changements climatiques

1.5 Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI entreprend un certain nombre d'activités sur l'adaptation aux changements climatiques et la résilience. En 2019, l'OACI a publié son premier [Rapport de synthèse sur l'adaptation au climat](#), accompagné d'une série de fiches d'information, qui résume les incidences climatiques prévues sur l'aviation internationale et décrit en détail les risques auxquels sont exposées les différentes parties prenantes de l'aviation. Ce rapport met aussi en exergue les perturbations liées au climat déjà observées au niveau local, régional et mondial, et recense les mesures d'adaptation et les initiatives de résilience qui ont été mises en œuvre avec succès.

1.6 En 2022, s'appuyant sur les constatations du Rapport de synthèse sur l'adaptation au climat, l'OACI a publié des orientations sur l'évaluation des risques climatiques, l'adaptation et la résilience, sous la forme d'un ensemble de trois documents interconnectés destinés à fournir aux États et aux autres parties prenantes des indications pour la réalisation d'évaluations des risques climatiques et l'élaboration de stratégies d'adaptation. Ces ressources, consultables sur le [site web de l'OACI consacré à l'adaptation et à la résilience](#), sont conçues pour faciliter l'évaluation des incidences climatiques comme les températures extrêmes, les inondations et l'élévation du niveau de la mer, et pour déterminer les options d'adaptation et de résilience appropriées qui sont adaptées à leurs besoins spécifiques.

1.7 Par ailleurs, en février 2025, le CAEP a actualisé le Rapport de synthèse sur l'adaptation au climat en compilant les dernières informations relatives aux incidences climatiques projetées sur le secteur de l'aviation et en décrivant les mesures d'adaptation et de résilience possibles. Le rapport actualisé met en relief les préoccupations croissantes des États et des autres parties prenantes, en soulignant que le nombre de personnes confrontées aux changements climatiques a triplé depuis 2018. Il met également en évidence la nécessité de prendre des mesures d'adaptation et de résilience pour compléter les efforts d'atténuation.

1.8 Les événements climatiques récents, tels que les incendies de forêt, les inondations et les conditions météorologiques extrêmes, ont renforcé les préoccupations et accru l'urgence de la prise en compte des incidences des changements climatiques sur l'aviation, ainsi que l'importance pour l'OACI de prendre l'initiative d'évaluer plus avant les risques liés aux changements climatiques pour les opérations et les infrastructures aéronautiques, et de définir des mesures ciblées pour aider les parties prenantes de l'aviation à agir de façon concrète dans le cadre de leurs opérations. Les efforts supplémentaires de l'OACI visant à fournir des rapports et des orientations sont essentiels pour aider les États et les autres parties prenantes à comprendre ces risques climatiques et à élaborer des stratégies d'adaptation. Il est également essentiel que l'OACI continue d'encourager les États à intégrer la résilience climatique dans leurs stratégies et leurs plans d'action, afin de garantir que le secteur est prêt à gérer les défis des changements climatiques tout en maintenant la sécurité et l'efficacité des opérations.

2. COMPRÉHENSION SCIENTIFIQUE DES INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT

2.1 La 41^e session de l'Assemblée de l'OACI a demandé aux États de « promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le rapport d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère » (cf. résolution A41-21, paragraphe 19). À cet égard, l'OACI a pris plusieurs initiatives pour améliorer la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat depuis la dernière Assemblée.

Symposium 2024 de l'OACI sur les émissions de l'aviation autres que le CO₂

2.2 Le [Symposium sur les émissions de l'aviation autres que le CO₂](#) s'est tenu en septembre 2024 et a réuni des États, des organismes du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales, le secteur et les associations connexes, des établissements de recherche et des universités, en vue de faire le point sur les connaissances scientifiques relatives aux émissions de l'aviation autres que le CO₂ et à leurs incidences, et de partager les travaux pertinents effectués par l'OACI et les parties prenantes concernées.

2.3 Le symposium comportait certes des séances consacrées à la compréhension scientifique des incidences sur le climat des émissions de l'aviation autres que le CO₂, mais les participants se sont également penchés sur les activités et mesures potentielles visant à atténuer et à contrer ces incidences, notamment les mesures technologiques, opérationnelles et liées aux carburants, ainsi que sur les incertitudes et défis scientifiques connexes. Ils ont aussi traité des partenariats actuels et des éventuelles étapes suivantes pour réaliser des avancées dans ce domaine au cours des années à venir. Les séances de certains groupes d'experts de haut niveau ont aussi permis de débattre de l'élaboration des politiques.

2.4 Le symposium a mis en lumière les progrès accomplis ces dernières années en vue de comprendre les incidences sur le climat (forçage radiatif) des émissions de l'aviation autres que le CO₂, mais il a également reconnu les incertitudes qui subsistent. Cette rencontre a été l'occasion de présenter les travaux et les partenariats en cours qui visent à une meilleure compréhension scientifique grâce à l'amélioration des données, des mesures et de la modélisation. Elle a par ailleurs insisté la nécessité de poursuivre les recherches sur les mesures d'atténuation possibles, notamment les essais et le renforcement de la coopération interdisciplinaire. Il a été souligné que les États et l'OACI ont un rôle à jouer pour soutenir les progrès et la sensibilisation à ce sujet.

2.5 Une série de vidéos de sensibilisation au sujet des émissions de l'aviation autres que le CO₂ a été publiée. Un [résumé du Symposium 2024 de l'OACI sur les émissions de l'aviation autres que le CO₂](#) a également été publié sur le site web de l'OACI dans le but de récapituler les connaissances et les messages clés qui ont été partagés par les intervenants, et de faire connaître les dernières avancées réalisées en matière d'émissions de l'aviation autres que le CO₂.

Travaux du CAEP de l'OACI sur les incidences climatiques de l'aviation et les émissions de l'aviation non liées au CO₂

2.6 Le CAEP de l'OACI entreprend un certain nombre d'activités pour améliorer la compréhension scientifique de l'incidence climatique de l'aviation et recueillir des informations sur les mesures d'atténuation potentielles.

2.7 Le groupe Incidences et état de la science (ISG) du CAEP fournit les meilleures informations faisant consensus au sein de la communauté scientifique sur les incidences de l'aviation sur le climat, la qualité de l'air et le bruit. Le Groupe ISG a tenu son atelier sur les incidences des traînées de condensation et a aussi élaboré des livres blancs qui font la synthèse de l'état de la science au sein de la communauté sur *les interdépendances et les compensations en matière de qualité de l'air et d'incidences climatiques ; et les incidences climatiques en matière de qualité de l'air et de bruit des avions supersoniques*. Le CAEP est convenu que le rapport de l'atelier sur les impacts des traînées de condensation et les livres blancs seraient publiés sur le site web public de l'OACI.

2.8 Le Comité a aussi approuvé la publication de son Rapport sur les *possibilités opérationnelles de réduire les incidences sur le climat des traînées de condensation et autres émissions non liées au CO₂*. Le rapport porte principalement sur les mesures opérationnelles visant à réduire les cirrus provoqués par

les aéronefs, et, sous cet angle, aborde les défis, les interdépendances, les concepts des opérations potentiels, les possibilités futures et les catalyseurs en vue de l'élaboration d'une stratégie d'atténuation efficace qui minimiserait l'incidence sur d'autres aspects opérationnels tels que la consommation de carburant, le temps de vol et la capacité de l'espace aérien.

2.9 En ce qui concerne son futur programme de travail, le CAEP est convenu d'assurer une coordination entre ses différents sous-groupes sur les tâches portant sur les émissions d'aviation non liées au CO₂, notamment : un rapport résumant les consensus scientifiques les plus récents sur la manière dont les changements apportés à la composition des carburants d'aviation pourraient influencer sur les incidences de l'aviation sur la qualité de l'air et le climat ; un rapport sur les incidences des émissions de NO_x sur la qualité de l'air et le climat, les interdépendances et les compensations ; un rapport sur les traînées de condensation, la nébulosité provoquée par l'aviation et les incidences des aérosols sur les nuages ; et l'élaboration de nouvelles options de rigueur en matière d'émissions de NO_x LTO.

2.10 L'OACI devrait continuer d'être à l'avant-garde, avec la contribution technique du CAEP, pour améliorer la compréhension scientifique des incidences climatiques de l'aviation, notamment en examinant les moyens de quantifier les incidences climatiques potentielles des émissions de l'aviation non liées au CO₂ et les mesures pour y remédier.

3. COOPÉRATION ENTRE L'OACI ET D'AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES ET ORGANISATIONS INTERNATIONALES

3.1 Le rôle de chef de file de l'OACI en ce qui concerne les questions liées à l'aviation et à l'environnement est tributaire de sa capacité à faire connaître ses travaux et ses réalisations, avec l'aide des États membres et des acteurs concernés, afin d'accroître son rayonnement auprès d'autres organes des Nations Unies et organisations internationales. L'OACI continue de coopérer avec plusieurs autres organes des Nations Unies et organisations internationales participant à l'élaboration de politiques sur les changements climatiques intéressant l'aviation internationale, y compris les sujets liés aux énergies plus propres pour l'aviation.

3.2 Une liste non exhaustive des contributions de l'OACI à d'autres organes des Nations Unies et organisations internationales depuis la dernière Assemblée est présentée à l'appendice A, tandis que l'appendice B présente un aperçu des activités de sensibilisation de l'OACI au cours du dernier triennat¹. De plus amples informations sur les activités de promotion et de sensibilisation de l'OACI, notamment les outils de suivi de l'OACI, l'état des lieux sur le LTAG et le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), ainsi que sur les activités visant à faciliter l'accès financier aux mesures de décarbonation de l'aviation, figurent dans la note A42-WP/xx.

3.3 En ce qui concerne le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), l'OACI est régulièrement invitée à présenter des rapports sur l'évolution de ses travaux et sur les documents qu'elle présente, et a organisé des séances et des activités pertinentes, auxquelles elle a aussi participé, en marge des conférences de la CCNUCC², dans le but de présenter les réalisations de l'OACI en matière d'aviation internationale et de changements climatiques.

¹ Des renseignements détaillés sur la coopération entre l'OACI et d'autres organisations au cours du dernier triennat figurent dans le chapitre 16 du [Rapport de l'OACI sur l'environnement](#).

² Activités de sensibilisation de l'OACI à la COP29 de la CCNUCC (novembre 2024) : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/COP29.aspx>.

Résultats de la 29^e session de la Conférence des Parties (COP29) à la CCNUCC

3.4 La réunion de la COP29 s'est tenue à Bakou, en Azerbaïdjan, en novembre 2024. La Conférence a finalisé un ensemble de règles qui garantiront l'intégrité environnementale et la transparence des marchés internationaux du carbone. C'est un résultat important pour le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI, car les gouvernements des pays où ont lieu des activités qui pourraient produire des unités d'émissions admissibles au titre du CORSIA, approuvées par le Conseil de l'OACI, disposent désormais de lignes directrices claires pour autoriser l'utilisation de ces unités dans le cadre du CORSIA. L'OACI encourage les gouvernements des États qui accueillent des activités productrices d'unités d'émissions admissibles au titre du CORSIA à délivrer des lettres d'autorisation, afin que les exploitants d'avions puissent y accéder et en disposer plus aisément.

3.5 De plus, la Conférence a adopté le nouvel objectif chiffré collectif pour le financement de l'action climatique (NCQG), lequel vise à tripler le financement accordé aux pays en développement, sous l'égide des pays développés, en le faisant passer de l'objectif précédent de 100 milliards USD par an à au moins 300 milliards USD par an d'ici 2035, et à s'assurer que tous les acteurs travaillent ensemble afin d'augmenter le financement issu de sources publiques et privées destiné aux pays en développement, pour qu'il atteigne 1 300 milliards USD par an d'ici 2035. Les résultats de la COP29 sont disponibles sur le [site de la CCNUCC](#). Des mises à jour sur les résultats de la COP29 et les suites à donner ont été communiquées aux États membres de l'OACI (voir lettre ENV 1/1 – 25/39 du 9 avril 2025).

3.6 Les États et les parties prenantes sont aussi encouragés à appuyer ou à lancer une coopération avec l'OACI dans le cadre d'activités de sensibilisation en vue de la COP30 et pendant la réunion, assurant ainsi que l'OACI conserve son rôle de chef de file dans le dossier des émissions produites par l'aviation internationale. Compte tenu des difficultés rencontrées par l'Organisation pour étendre ses efforts de sensibilisation et de communication, notamment des ressources limitées, les États et les parties prenantes sont aussi encouragés à mettre leurs ressources à disposition pour informer les organismes externes des progrès de l'OACI en matière d'aviation internationale et de changements climatiques, et leur relayer les points de vue du secteur de l'aviation internationale sur des questions clés telles que le financement de la lutte contre les changements climatiques et l'imposition de l'aviation.

Financement de l'action climatique et imposition de l'aviation

3.7 L'OACI suit de près les discussions et les négociations internationales sur les questions relatives au financement de l'action climatique. Il s'agit notamment de propositions, actuellement examinées par d'autres organismes des Nations Unies et organisations, dont le Comité d'experts des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale, [le Fonds monétaire international \(FMI\) et le Groupe de travail sur les contributions de solidarité mondiale](#) (Global Solidarity Levies Task Force), qui estiment que les secteurs aéronautique et maritime sont des sources potentielles de prélèvement de redevances et de taxes dans le but de mobiliser le financement de l'action climatique dans d'autres secteurs. Malgré les préoccupations soulevées par l'OACI sur diverses plateformes, les propositions relatives à l'imposition de l'aviation continuent d'être à l'étude dans le cadre d'une série d'activités extérieures à l'OACI menant à la COP30, prévue en novembre 2025, à Belém, au Brésil.

3.8 Il importe de citer la résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI, qui déclare en son paragraphe 16, que « *tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO₂ provenant de toutes les sources, demande instamment que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant*

le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ».

3.9 La réalisation de l'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 et la mise en œuvre du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation nécessitent des ressources financières adéquates au sein du secteur. Ces prélèvements de redevances et de taxes sur l'aviation entraîneront une hausse des prix des voyages aériens, ce qui pourrait avoir une incidence particulièrement négative sur les petits États insulaires en développement et les pays en développement fortement tributaires du tourisme et commerce par transport aérien. Un tel virage pourrait compromettre la viabilité économique des entreprises de transport aérien et des entreprises liées au tourisme, entraver le développement socio-économique et retarder la concrétisation de plusieurs objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU.

3.10 Il est aussi important de rappeler le paragraphe 18 de la résolution A41-22 de l'Assemblée qui *« détermine que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de mesures basées sur le marché (MBM) nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois »*. De plus amples informations sur l'évolution des travaux de l'OACI sur les MBM et les taxes sur l'aviation ainsi que sur le processus relatif à l'accord sur le CORSIA figurent dans le [site web du CORSIA de l'OACI](#).

3.11 À cet égard, l'OACI et ses États membres devraient continuer de faire part clairement de leurs préoccupations quant aux propositions préconisant d'utiliser l'aviation internationale comme source potentielle de prélèvement de redevances et de taxes afin de mobiliser des recettes pour d'autres secteurs, notamment par des efforts concertés avec les représentants de gouvernements et les délégations nationales, auprès d'organismes des Nations Unies et d'organisations internationales.

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

Outreach Area	Activities
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 - 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.

Outreach Area	Activities
	• 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. • 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>