



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА. АДАПТАЦИЯ И НАУЧНОЕ ОБОСНОВАНИЕ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена работа ИКАО, связанная с международной авиацией и изменением климата, проделанная со времени последней сессии Ассамблеи, с акцентом на достигнутых результатах и дальнейших действиях по адаптации к изменению климата и повышению устойчивости к нему, а также по углублению научного понимания воздействия авиации на климат, а также сотрудничестве и соответствующих событиях в рамках органов Организации Объединенных Наций (ООН) и других международных организациях.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) признать важность работы ИКАО в сотрудничестве с государствами и соответствующими органами ООН и международными организациями по выявлению потенциальных последствий изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, а также возможных мер адаптации к таким последствиям;

б) поручить ИКАО продолжать выполнять функции форума для углубления научного понимания воздействия авиации на климат и изучения мер компенсации такого воздействия;

с) предложить ИКАО и ее государствам-членам продолжать добиваться признания усилий и достижений ИКАО по декарбонизации международной авиации с использованием ресурсов государств-членов в поддержку информационно-разъяснительной работы ИКАО и выражать серьезную озабоченность в связи с предложениями об использовании международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации доходов для финансирования борьбы с изменением климата в других секторах, с тем чтобы не допустить несоразмерного использования международной авиации в качестве источника таких доходов, в том числе путем координации с их соответствующими представителями правительств и национальными делегациями в соответствующих органах ООН и международных организациях;

д) поручить ИКАО продолжать сотрудничество с другими органами ООН и международными организациями, с тем чтобы представлять им соответствующую информацию, обеспечивая при этом ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации и изменению климата;

е) рассмотреть содержащуюся в настоящем документе информацию в целях обновления резолюции A41-21 Ассамблеи.

Стратегические цели

Данный рабочий документ относится к стратегической цели "Экологическая устойчивость авиации"

<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в данном документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и (или) за счет внебюджетных взносов, в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184 <i>"Действующие резолюции Ассамблеи"</i> (по состоянию на 7 октября 2022 года) A42-WP/xx <i>"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"</i>

1. АДАПТАЦИЯ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА И ПОВЫШЕНИЕ СТЕПЕНИ УСТОЙЧИВОСТИ К НЕМУ

1.1 На своей 41-й сессии Ассамблея ИКАО обратилась к государствам с просьбой "рассмотреть надлежащим образом возможность проведения оценки климатических факторов риска с целью способствовать включению мер по адаптации к климатическим изменениям в национальную климатическую политику и процессы планирования применительно к системам и объектам инфраструктуры международной авиации" (см. резолюцию A41-21, п. 25 d)).

1.2 Ассамблея также просила Совет "поощрять государства продолжать климатически устойчивую разработку своих авиационных систем и объектов инфраструктуры, уделяя внимание разработке политики, охватывающей действия по смягчению последствий изменения климата и адаптации к изменению климата с целью содействовать дальнейшему устойчивому развитию авиации" (см. A41-21, п. 26 e)) и "выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью обеспечивать и улучшать инструктивный материал по оценке рисков изменения климата и адаптационные меры для международной авиации" (см. резолюцию A41-21, п. 29).

Семинар ИКАО 2024 года по экологически чистым аэропортам

1.3 В апреле 2024 года ИКАО провела в Афинах (Греция) [Семинар по экологически чистым аэропортам](#), на котором обсуждался широкий спектр вопросов, связанных с экологической трансформацией аэропортов, включая внедрение и распространение в аэропортах экологически чистых источников энергии, финансирование экологических проектов, укрепление партнерских отношений и реализацию стратегий адаптации для повышения устойчивости аэропортов к изменению климата. На семинаре множеству заинтересованных сторон предоставилась уникальная возможность продемонстрировать свои экологические инициативы, обменяться накопленным опытом и передовой практикой, а также укрепить сотрудничество.

1.4 На состоявшейся в рамках семинара профильной сессии "Движение в направлении климатической устойчивости: разработка стратегий адаптации для аэропортов" подчеркивалась настоятельная необходимость усилий по адаптации к изменению климата в дополнение к текущим стратегиям по смягчению последствий изменения климата, с тем чтобы аэропорты были лучше подготовлены к работе с изменяющимися последствиями изменения климата. Такой целостный подход к адаптации и смягчению последствий имеет жизненно важное значение для создания устойчивых к внешним воздействиям и экологичных аэропортов в условиях меняющегося климата.

Работа САЕР ИКАО по вопросам адаптации к изменению климата и климатической устойчивости

1.5 Комитет ИКАО по охране авиационной среды от воздействия авиации (САЕР) проводит ряд мероприятий по адаптации к изменению климата и повышению устойчивости к нему. В 2019 году ИКАО опубликовала свой первый [Сводный доклад об адаптации к изменению климата](#), а также ряд информационных бюллетеней, в которых обобщены прогнозируемые климатические последствия для международной авиации и подробно описаны риски для различных заинтересованных сторон в авиации. В нем также освещаются связанные с климатом сбои, которые уже происходят на местном, региональном и глобальном уровнях, и перечисляются успешно реализованные меры по адаптации и повышению устойчивости.

1.6 В 2022 году, основываясь на выводах Сводного доклада об адаптации к изменению климата, ИКАО выпустила инструктивный материал по оценке климатических рисков, адаптации и обеспечению устойчивости к ним, состоящее из трех взаимосвязанных документов, в которых содержатся рекомендации для государств и других заинтересованных сторон по проведению оценок климатических рисков и разработке стратегий адаптации. Эти ресурсы, размещенные на [веб-сайте ИКАО, посвященном адаптации и устойчивости](#), призваны помочь в оценке последствий изменения климата, например экстремальных температур, наводнений и повышения уровня моря, а также с определением подходящих вариантов адаптации и обеспечения устойчивости с учетом их конкретных потребностей.

1.7 Кроме того, в феврале 2025 года САЕР обновил Сводный доклад об адаптации к изменению климата, собрав самую актуальную информацию о прогнозируемых последствиях изменения климата для авиационного сектора, а также указав возможные меры по адаптации и повышению устойчивости. В обновленном докладе отмечается растущая обеспокоенность государств и других заинтересованных сторон, и подчеркивается, что с 2018 года число людей, столкнувшихся с изменением климата, увеличилось в три раза. В нем также подчеркивается необходимость принятия мер по адаптации и повышению устойчивости к внешним воздействиям в дополнение к усилиям по смягчению последствий.

1.8 Недавние климатические события, например лесные пожары, наводнения и экстремальные погодные условия, усилили озабоченность и выявили срочную необходимость решения проблемы последствий изменения климата для авиации, а также подчеркнули важность инициативного подхода ИКАО к дальнейшей оценке рисков изменения климата для авиационных операций и инфраструктуры и определения адресных мер, призванных помочь заинтересованным сторонам в авиации принять практические меры в своей деятельности. Дальнейшие усилия ИКАО по подготовке докладов и инструктивного материала имеют решающее значение для оказания помощи государствам и другим заинтересованным сторонам в понимании этих климатических рисков и разработке стратегий адаптации. Кроме того, ИКАО необходимо продолжать поощрять государства включать вопросы устойчивости к изменению климата в свои стратегии и планы действий, обеспечивая готовность сектора к решению проблем, связанных с изменением климата, поддерживая при этом безопасность полетов и эффективность работы.

2. НАУЧНОЕ ПОНИМАНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ

2.1 На своей 41-й сессии Ассамблея ИКАО попросила государства "содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами" (см. резолюцию A41-21, п. 19). В связи с этим ИКАО предприняла ряд

инициатив, направленных на углубление научного понимания воздействия авиации на климат после последней сессии Ассамблеи.

Симпозиум ИКАО 2024 года по авиационной эмиссии, не связанной с CO₂

2.2 В сентябре 2024 года состоялся [Симпозиум по авиационной эмиссии, не связанной с CO₂](#), в котором приняли участие государства, представители системы ООН и других международных/региональных организаций, отраслевых и смежных ассоциаций, научно-исследовательских институтов и научных кругов, с целью рассмотреть научную информацию об авиационной эмиссии, не связанной с CO₂, и ее воздействии, а также обменяться информацией о работе, проделанной ИКАО и соответствующими заинтересованными сторонами.

2.3 В рамках симпозиума состоялись заседания, посвященные научному пониманию климатических последствий авиационной эмиссии, не связанной с CO₂, а также участники обсудили потенциальные мероприятия и меры по смягчению и устранению таких последствий, включая технологические, эксплуатационные и топливные меры, равно как и связанные с ними не определенные с научной точки зрения факторы и проблемы. На нем также обсуждались существующие партнерства и возможные дальнейшие шаги по достижению прогресса в этом вопросе в ближайшие годы. На некоторых совещаниях групп экспертов высокого уровня также обсуждались нормотворческие вопросы.

2.4 На симпозиуме была отмечена работа, проделанная за последние годы в целях лучшего понимания последствий для климата (радиационное воздействие) авиационной эмиссии, не связанной с CO₂, но также отмечалась сохраняющаяся неопределенность. На мероприятии была в позитивном ключе описана текущая работа и партнерские отношения, направленные на улучшение научного понимания за счет получения новых данных, измерений и моделирования. На мероприятии также была подчеркнута необходимость дальнейших исследований возможных мер по смягчению последствий, включая испытания и расширение междисциплинарного сотрудничества. Была подчеркнута роль государств и ИКАО в поддержке дальнейших усилий и организации информационно-просветительской работы по этой теме.

2.5 Была опубликована серия информационно-просветительских видеороликов на тему авиационной эмиссии, не связанной с CO₂. На веб-сайте ИКАО также было опубликовано [краткое содержание Симпозиума ИКАО 2024 года по авиационной эмиссии, не связанной с CO₂](#), с целью обобщить знания и ключевые идеи, которыми поделились докладчики, и рассказать о последних достижениях в области авиационной эмиссии, не связанной с CO₂.

Работа САЕР ИКАО по вопросам воздействия авиации на климат и авиационной эмиссии, не связанной с CO₂

2.6 САЕР ИКАО осуществляет ряд мероприятий, направленных на улучшение научного понимания воздействия авиации на климат и сбор информации о потенциальных мерах по смягчению последствий.

2.7 Группа САЕР по проблеме воздействия и научным вопросам (ISG) продолжает представлять Комитету наиболее консенсусные научные данные по вопросам климата, качества воздуха и шума. Исследовательская группа САЕР провела свой семинар по воздействию конденсационных следов, а также подготовила аналитические доклады с краткими сводками о преобладающих в научном сообществе взглядах по следующим вопросам: *взаимозависимость качества воздуха и воздействия на климат и компромиссные решения, связанные с авиационной эмиссией; воздействие сверхзвуковых воздушных судов на климат, качество воздуха и шум*. САЕР согласился на публикацию доклада о семинаре по воздействию конденсационных следов и данного аналитического документа на открытом веб-сайте ИКАО.

2.8 САЕР согласился также на публикацию своего *Доклада об эксплуатационных возможностях снижения климатического воздействия конденсационных следов и другой эмиссии, не связанной с CO₂*. В данном докладе основное внимание уделяется эксплуатационным мерам по снижению количества перистых облаков, образующихся из-за воздушных судов, и рассматриваются связанные с этим проблемы, взаимозависимые факторы, потенциальные эксплуатационные концепции, а также будущие возможности и факторы, способствующие реализации действенной стратегии снижения воздействия при минимизации последствий для других эксплуатационных аспектов, таких как использование топлива, время полета и пропускная способность воздушного пространства.

2.9 В рамках своей будущей рабочей программы САЕР решил координировать работу различных подгрупп по задачам, касающимся авиационной эмиссии, не связанной с CO₂, включая следующие вопросы: доклад с кратким изложением сложившегося на данный момент научного консенсуса относительно того, как изменения в составе авиационного топлива могут повлиять на качество воздуха и воздействие авиации на климат; доклад о воздействии NO_x на качество воздуха и климат, факторы взаимозависимости и компромиссы; доклад о воздействии инверсионных следов и вызванных авиацией облачности и аэрозольных облаков; и разработка новых вариантов ужесточения требований к эмиссии NO_x при взлете и посадке.

2.10 ИКАО следует продолжать играть ведущую роль, опираясь на технический вклад САЕР, стремясь к углублению научного понимания воздействия авиации на климат, включая изучение способов количественной оценки потенциального воздействия на климат авиационной эмиссии, не связанной с CO₂, и мер по устранению такого воздействия.

3. СОТРУДНИЧЕСТВО ИКАО С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ ООН И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

3.1 Ведущая роль ИКАО в вопросах, связанных с авиацией и окружающей средой, обусловлена способностью Организации, работая совместно с государствами-членами и соответствующими заинтересованными сторонами, представлять и распространять информацию о своей работе и достижениях в целях повышения информированности других органов системы ООН и международных организаций. ИКАО продолжает сотрудничать с рядом других органов ООН и международных организаций, участвующих в разработке политики по вопросам изменения климата, имеющей отношение к международной авиации, включая темы, связанные с экологически чистыми источниками энергии для авиации.

3.2 Неполный перечень примеров участия ИКАО в работе других органов ООН и международных организаций со времени прошлой сессии Ассамблеи приводится в добавлении А, а в добавлении В представлен обзор информационно-просветительской деятельности ИКАО за последнее трехлетие¹. Более подробная информация о просветительской и информационно-разъяснительной деятельности ИКАО, в том числе с помощью инструментов отслеживания ИКАО, мероприятий по оценке достижения LTAG и программы по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF), а также о содействии доступу к источникам финансирования мер по декарбонизации авиации содержится в документе A42-WP/xx.

3.3 Что касается процесса Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), то ИКАО регулярно приглашается представить доклад о ходе своей работы и письменные материалы, а также выступает организатором и участником

¹ С подробной информацией о сотрудничестве ИКАО с другими организациями в течение последнего трехлетнего периода можно ознакомиться также в главе 16 Доклада ИКАО по окружающей среде 2025 года:
<https://www.icao.int/environmentalprotection/Documents/EnvironmentalReports/2025/ICAO%20EnvReport%202025.pdf>

соответствующих совещаний и параллельных мероприятий в ходе конференций² РКИКООН в целях представления информации о достижениях ИКАО в области международной авиации и изменения климата.

Итоги 29-й сессии Конференции сторон (КС29) РКИКООН

3.4 Встреча КС29 состоялась в Баку, Азербайджан, в ноябре 2024 года. На конференции была завершена разработка набора правил, которые позволят обеспечить экологическую целостность и прозрачность международных углеродных рынков. Это является важным достижением в области обеспечения функционирования Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) ИКАО, поскольку правительства стран, в которых может осуществляться деятельность, в результате которой генерируются отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии, как было утверждено Советом ИКАО, теперь имеют в своем распоряжении четкие руководящие положения для выдачи разрешений на использование таких единиц эмиссии в рамках CORSIA. ИКАО рекомендует правительствам стран, в которых осуществляется деятельность, в результате которой генерируются отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии, выдавать соответствующие письменные разрешения, что может упростить доступ к таким единицам эмиссии для эксплуатантов самолетов.

3.5 На Конференции также была принята новая коллективная количественная цель по финансированию деятельности в области климата (NCQG) – соглашение, направленное на трехкратное увеличение объемов финансирования развивающихся стран при ведущей роли развитых стран: со 100 млрд долл. США в год в рамках предыдущей цели до как минимум 300 млрд долл. США в год к 2035 году, а также на закрепление намерения всех участников совместно добиваться увеличения финансирования развивающихся стран из государственных и частных источников до суммы 1,3 трлн долл. США в год к 2035 году. Со всеми итогами КС29 можно ознакомиться на [сайте РКИКООН](#). Обновленная информация об итогах КС29 и последующих действиях была направлена государствам – членам ИКАО (см. письмо государства ENV 1/1 – 25/39 от 9 апреля 2025 г.).

3.6 Государствам и заинтересованным сторонам также рекомендуется поддержать и начать сотрудничество с ИКАО в проведении информационно-разъяснительных мероприятий в рамках подготовки к предстоящей КС30 и во время самой конференции, обеспечив тем самым сохранение ведущей роли ИКАО в решении проблемы эмиссии международной авиации. С учетом проблем, с которыми сталкивается ИКАО при расширении своей информационно-разъяснительной деятельности, включая ограниченные объемы выделяемых ресурсов, государствам и заинтересованным сторонам также рекомендуется выделять свои ресурсы на информирование внешних органов о результатах работы ИКАО в области международной авиации и изменения климата, а также о позиции сектора международной авиации по таким ключевым вопросам, как климатическое финансирование и налогообложение авиации.

Климатическое финансирование и налогообложение авиации

3.7 ИКАО внимательно следит за ходом международных дискуссий и переговоров по вопросам, связанным с финансированием деятельности в области климата. Это касается предложений, находившихся на рассмотрении других органов ООН и организаций, таких как Комитет экспертов ООН по международному сотрудничеству в налоговых вопросах, [Международный валютный фонд \(МВФ\)](#) и [Целевая группа по сборам в целях глобальной солидарности](#), в которых авиационный и морской сектора определены в качестве потенциальных источников налогов и сборов для мобилизации климатического финансирования на нужды других секторов. Несмотря на озабоченность, выражавшуюся ИКАО на различных площадках, предложения, связанные с налогообложением авиации, продолжают рассматриваться на ряде

² Выступление ИКАО на КС29 РКИКООН (ноябрь 2024 г.): <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/COP29.aspx>.

мероприятий, не связанных с ИКАО, в преддверии КС30, запланированной на ноябрь 2025 года в Белене, Бразилия.

3.8 Важно отметить, что в п. 16 резолюции A41-21 Ассамблеи ИКАО приводится следующее положение: *"признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ от всех источников, настоятельно призывает ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИКООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования"*.

3.9 Достижение поставленной ИКАО долгосрочной желательной цели (LTAG) по достижению нулевого нетто-уровня эмиссии углерода к 2050 году и реализация Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации потребуют наличия у сектора соответствующих финансовых ресурсов. Такие налоги и сборы в международной авиации приведут к росту стоимости авиаперевозок, что может оказать весьма негативное воздействие на малые островные развивающиеся государства и развивающиеся страны, которые в значительной степени зависят от туризма и торговли с использованием воздушного транспорта. Такое изменение может также привести к снижению уровня экономического благосостояния авиакомпаний и туристических компаний в ущерб социально-экономическому развитию и задержкам в достижении целого ряда Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР).

3.10 Важно напомнить также, что в п. 18 резолюции A41-22 Ассамблеи постановляется следующее: *"определяет, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных рыночных мер (PM), обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации"*. Более подробная информация о ходе работы ИКАО по PM и авиационным сборам и об истории заключения соглашения по CORSIA приводится на [веб-сайте CORSIA ИКАО](#).

3.11 В этой связи ИКАО и ее государствам-членам следует продолжать выражать серьезную озабоченность в связи с предложениями об использовании международной авиации в качестве потенциального источника налогов и сборов для мобилизации финансовых ресурсов на нужды других секторов, в том числе путем координации с их соответствующими представителями правительств и национальными делегациями в соответствующих органах ООН и международных организациях.

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.

UN Bodies and Organizations	ICAO interactions during the last triennium
	• Submission of inputs and statements to meetings of the Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice (SBSTA), i.e. 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.

Outreach Area	Activities
	• 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>