



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/14 — NE/22
25/05/26

**Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/14)**

St. George's, Antigua y Barbuda, 1 al 5 de junio de 2026

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Implementación del Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de Medioambiente

**ESTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG)
EN LAS REGIONES NAM/CAR 2026**

(Presentada por la Secretaria)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio informa sobre el avance alcanzado en las Regiones NAM/CAR en la implementación del Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG), en seguimiento a las Conclusiones NACC/DCA/13/7 y NACC/DCA/13/8, así como las acciones emprendidas en apoyo al cumplimiento del Plan Estratégico de la OACI 2026–2050.

Se destacan avances en la participación de los Estados en los programas ACT-SAF y ACT-CORSIA, el desarrollo de estudios de factibilidad para los combustibles sostenibles de aviación (SAF) y el despliegue de actividades de asistencia técnica.

No obstante, persisten brechas en la actualización de los Planes de Acción, la emisión de unidades elegibles de CORSIA y la movilización de financiamiento. En respuesta a estas necesidades, se resalta el fortalecimiento de la asistencia regional, incluida la creación del Grupo de Trabajo NAM/CAR sobre Medioambiente y Sostenibilidad de la Aviación ENV/SUS/WG, como mecanismo clave para coordinar esfuerzos, fortalecer capacidades y acelerar la implementación del LTAG.

| | |
|--------------------------------|---|
| Acción: | Las Acciones sugeridas se encuentran en la Sección 3 |
| Objetivos Estratégicos: | <ul style="list-style-type: none">• La aviación es sostenible en términos medioambientales• Ningún país se queda atrás |
| Referencias: | <ul style="list-style-type: none">• Plan Estratégico de la OACI 2026-2050.• Resoluciones A42-21 y A42-22. |

1. Introducción

1.1 Resolución A42-21 Invita a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible a más tardar el 30 de junio de 2027 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información

cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas, para que la OACI pueda adaptar a las necesidades del Estado las medidas de creación de capacidad y de apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a financiación y fondos;

1.2 La Resolución A42-21 acogió con beneplácito los avances del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar la ampliación a nivel mundial del desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, reconociendo la importancia del establecimiento de asociaciones, iniciativas y la cooperación internacional entre Estados y partes interesadas pertinentes, como parte del objetivo Ningún País se Queda Atrás (NLCB);

1.3 Resolución A42-22: Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), determina entre otros puntos relevantes, 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 estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

1.4 La Reunión recordará la conclusión NACC/DCA/13/7 CAMINO HACIA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE y la conclusión NACC/DCA/13/08 CORSIA Y LA FINANCIACIÓN CLIMÁTICA según se muestra en el **Apéndice A**. A continuación, se detalla el avance específico.

2. Desarrollo

Conclusión NACC/DCA/13-7 Literales a), b) y c):

2.1 La Oficina Regional ha promovido la participación de los Estados contratantes en los “ACT-SAF’s SERIES” como el celebrado el pasado 16 de abril: «Conversión de alcohol a combustible para aviones (ATJ): Desbloqueando una vía clave para el despliegue de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Se resalta la activa participación de los puntos focales en representación de los Estados y su coordinación a nivel nacional para integrar actores relevantes.

2.2 Dieciséis Estados Miembros del NACC (68 %) participan en el programa ACT-SAF de la OACI sobre Asistencia, Desarrollo de Capacidades y Capacitación en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar la ampliación global del desarrollo y el lanzamiento al mercado de SAF, LCAF y otros combustibles de aviación más limpios.

| PROGRAMA DE ACT-SAF | |
|---------------------|--|
| YES/ SI | Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago. |
| NO/ NO | Antigua y Barbuda, Dominica, Estados Unidos, Granada, Nicaragua, San Kitts y Nevis y Santa Lucía. |



2.3 La OACI en coordinación con Costa Rica y México ha promovido y participado en las mesas de trabajo SAF para difundir el marco global de la OACI sobre SAF, LCAF y otras energías más limpias. Igualmente ha promovido la integración de los diferentes actores nacionales en la cadena de valor del SAF motivando el despliegue de los estudios del programa ACT-SAF.

2.4 El mecanismo de asistencia ha obtenido estudios de factibilidad en la República Dominicana, y Trinidad y Tobago. En el presente año, Costa Rica y México han recibido confirmación del despliegue de estudios de factibilidad, México celebró el lanzamiento el pasado 18 de mayo de 2026 con la donación de AIRBUS y VOLARIS, mientras que, en Costa Rica, con el apoyo de España, se ha programado el lanzamiento nacional para el 17 y 18 de junio 2026.

| No. | State | ACT-SAF programme | Study | Sponsor | Year |
|-----|----------------------|-------------------|-------------------------|-------------------------|------|
| 1 | Costa Rica | Si | Estudio de Factibilidad | España/ en curso | 2026 |
| 2 | República Dominicana | Si | Estudio de Factibilidad | EU | 2017 |
| 4 | México | Si | Estudio de Factibilidad | Airbus/Volaris en curso | 2026 |
| 5 | Trinidad y Tobago | Si | Estudio de Factibilidad | EU | 2018 |

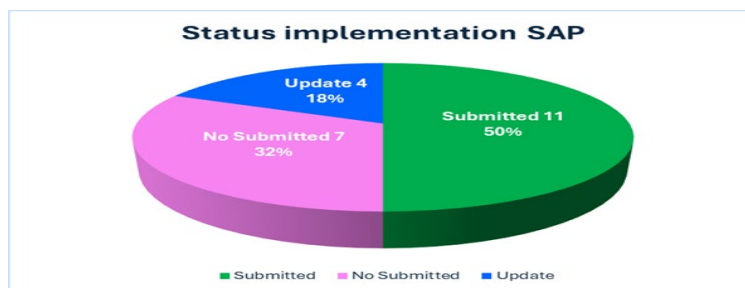
<https://www.icao.int/ACT-SAF>

2.5 Además del despliegue de asistencia del programa ACT-SAF de la OACI, otros estudios han sido realizados en el marco de la cooperación entre Estados contratantes como es el caso de Jamaica financiado por Reino Unido, el cual se concluyó recientemente en abril de 2026. En forma similar COCESNA informó acerca del desarrollo de un Estudio aplicado Guatemala y Belize en el marco de otros mecanismos de financiación.

Conclusión NACC/DCA/13-7 Literal d):

2.6 El 68% de los Estados que han presentado su plan de acción, solo el 20% tiene el plan de acción actualizado a la fecha, el 80% debería actualizarlo antes de junio del 2027 de conformidad con la Resolución A42-21, representando el 50% de los Estados de las Regiones NAM/CAR.

- El 32 % de los Estados no han publicado un plan de acción, representados por 7 Estados en total (Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Haití, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Grenada).
- El 50 % de los Estados deben actualizar su plan de acción, representados por 11 Estados: Bahamas (2022), Barbados (2019), Belice (2013), Cuba (2015), El Salvador (2020), Guatemala (2013), Honduras (2013), Jamaica (2012), México (2018), Nicaragua (2013) y Trinidad y Tabago (2015).



2.7 Con la adopción del LTAG de la OACI y el Marco Global de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias, los Planes de Acción Estatales para la reducción de emisiones de CO₂ se constituyen como instrumento vital que permite demostrar acciones concretas para la descarbonización de la Aviación Civil Internacional. Al igual que como herramienta estratégica para:

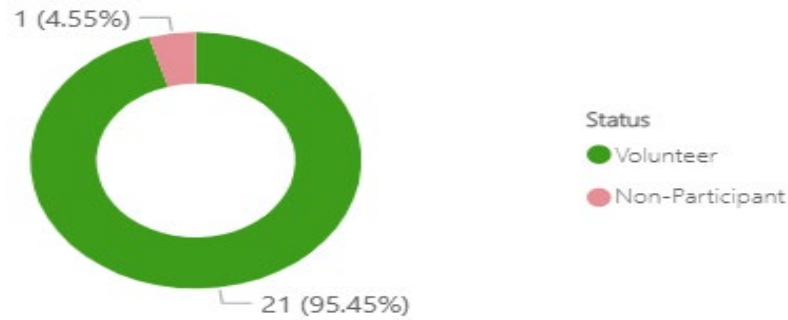
- Dar seguimiento al progreso hacia la neutralidad de carbono para 2050.
- Supervisar el avance colectivo hacia el objetivo a corto plazo de una reducción del 5 % de las emisiones de CO₂ para 2030 mediante el uso de energías más limpias en la aviación.
- Acceder a asistencia a través del programa ACT-SAF de la OACI.
- Acceder a financiamiento para proyectos de descarbonización a través de la plataforma FINVEST de la OACI (Finvest Hub).

El Marco Mundial de la OACI se basa en cuatro pilares interdependientes: políticas y planificación, marcos regulatorios, apoyo a la implementación y financiamiento; elementos que, en conjunto, permiten escalar de manera equitativa y global el desarrollo de SAF, LCAF y otras energías más limpias en la aviación.

2.8 Con el fin de dinamizar la asistencia con miras a lograr la actualización de todos los Planes de Acción Estatal para la reducción de emisiones de CO₂, y teniendo en cuenta que se evidencia la necesidad de más actividades de asistencia en sitio, la Oficina Regional ha logrado incrementar su capacidad de asistencia técnica disponiendo un Oficial para el apoyo a la implementación de medioambiente. Se invita a todos los Estados a considerar el financiamiento y despliegue de actividades de asistencia en sitio en preparación para la próxima Asamblea de la OACI.

Conclusión NACC/DCA/13-7 Literales e) y f):

2.9 La Región continúa demostrando su compromiso con CORSIA manteniendo una participación del 95 % de los Estados (21 en total) en la fase voluntaria y en la primera fase de CORSIA, se exhorta a los Estados a continuar con la implementación de CORSIA y a mantener la fuerte voluntad política y el firme compromiso.



2.10 La Oficina Regional ha desplegado diversas actividades para asegurar el cumplimiento de las medidas abordadas en la Resolución A42-22, entre ellas:

- En el marco del Programa ACT-CORSIA y con el apoyo de España, un taller sobre el cálculo de la compensación de CORSIA el 12 de mayo del 2026.
- En el marco del Programa ACT-CORSIA y con el apoyo de España y la Republica Dominicana un taller sobre fundamentos de CORSIA, abordando temas como Orden de Magnitud, Demostración del Registro Central de CORSIA (CCR), entre otros.
- La Oficina Regional monitorea y da seguimiento a las fechas de cumplimiento de CORSIA definidas en el Anexo 16 Volumen 4 (ver **Apéndice B**).
- Se trabaja activamente con todos los PoC de los Estados para asegurar su acceso a CCR y se ha brindado asistencia especialmente a los nuevos puntos focales de Guatemala y Haití.

Conclusión NACC/DCA/13-7 Literales g):

2.11 La Oficina Regional soportada por el FINVEST HUB, desplegó un seminario web para abordar dudas planteadas por los Estados sobre el funcionamiento del HUB, cómo se conecta con el programa ACT-SAF, y las características de proyectos elegibles por mecanismos de financiación. Se destaca la participación de los PoC y los miembros de las mesas SAF de los Estados encargados de la financiación.

Conclusión NACC/DCA/13-8 Numerales i), ii) y iii):

2.12 En la actualidad no se evidencia la emisión de cartas de autorización para actividades que generen unidades de emisiones elegibles para CORSIA (CEU), sin embargo, se observa la existencia de proyectos dentro de los programas aprobados por el Consejo de la OACI. La Oficina Regional ha desplegado diferentes actividades de asistencia en esta línea:

- Misión de Asistencia a Belice, para participar en un taller sobre los Criterios de Elegibilidad de las Unidades de Emisión de CORSIA y proyectos potenciales,
- Asistencia a México, a través de la Secretaría de Medio Ambiente, la Agencia Federal de Aviación Civil y la IATA, se ha participado en tres talleres sobre unidades elegibles para CORSIA. Estas reuniones buscan generar un diálogo entre la industria, el sector privado y las autoridades para la liberación de créditos de carbono admisibles en CORSIA,
- Asistencia a Costa Rica, Facilitando los formatos modelo y asistencia sobre las cartas de autorización para las unidades de emisiones elegibles para CORSIA.

2.13 La Reunión toma nota de la Revisión Periódica de CORSIA 2025 y la actualización del CAEP sobre las estimaciones de precios de las unidades de emisión para la Primera Fase de CORSIA donde se estimó que el precio promedio oscilaría entre \$10 y \$40 USD por tCO₂. (Ref: A42- WP/28; EX/15; 04/08/25 apéndice Evaluación técnica en apoyo de la Revisión Periódica de CORSIA 2025, página 4).

2.14 Además de las actividades de asistencia mencionadas y de conformidad con la NI/07, se propuso la creación del Grupo de Trabajo NAM/CAR sobre Medioambiente y Sostenibilidad de la Aviación (ENV/SUS/WG). Se invita a los Estados a continuar participando de los eventos mensuales y en la primera reunión del grupo que se celebrará en la Oficina Regional el mes de septiembre 2026, igualmente a consultar los Términos de referencia (ToR), comunicado mediante la carta a los Estados ref. E.OSG-NACC1198.

3. Acciones Sugeridas:

3.1 En el marco de las Conclusiones NACC/DCA/13/7 y NACC/DCA/13/8, de conformidad con las discusiones previas y los resultados alcanzados, se invita a la reunión a considerar el siguiente proyecto de conclusión:

| PROYECTO DE CONCLUSIÓN | |
|---|--|
| NACC/DCA/15/XX | IMPLEMENTACIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) DE MEDIOAMBIENTE DE LA OACI |
| <p>Qué:</p> <p>Que los Estados NACC, apoyados por el ENV/SUS/WG para acelerar la transición de la aviación civil internacional hacia fuentes de energía más limpias y alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050, reforzando la integridad y eficacia del CORSIA y expresen de manera clara y fundamentada su preocupación respecto al uso de la aviación internacional como fuente de financiación climática para otros sectores, mediante las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) apliquen los cuatro pilares del Marco Mundial de la OACI sobre SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación; b) se adhieran y continúen participando en el programa ACT-SAF de la OACI para promover la ampliación de las SAF dentro y fuera de las Regiones NAM/CAR, mediante una estrecha coordinación con la OACI; c) presenten y actualicen a la OACI planes de acción estatales cuantificados a más tardar el 1 de junio del 2027; d) aseguren el cumplimiento de los plazos del Anexo 16, volumen IV; e) participen activamente en el programa ACT CORSIA de la OACI; f) promuevan la movilización de financiamiento e inversión pública y privada para proyectos de descarbonización de la aviación; | <p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional |

| | |
|---|--|
| <p>g) aceleren y emitan cartas de autorización para actividades que generen unidades de emisiones elegibles para CORSIA, utilizando la plantilla voluntaria de la UNFCCC y garantizar la integridad ambiental y evitar la doble contabilización;</p> <p>h) colaboren con las autoridades pertinentes para garantizar una armonización efectiva entre los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA y las disposiciones del artículo 6 del Acuerdo de París;</p> <p>i) expresen su clara preocupación a los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y a las organizaciones internacionales en relación con el uso de la aviación internacional como fuente de movilización de ingresos para la financiación de la lucha contra el cambio climático, e informar a la OACI de cualquier acontecimiento conexo en su Estado o región; y</p> <p>j) participen activamente en las reuniones mensuales del Grupo de Trabajo de Medioambiente ENV/SUS/WG.</p> | |
| <p>Por qué:</p> <p>Para demostrar el compromiso de los Estados con la implementación efectiva del LTAG y CORSIA, reforzar el cumplimiento del Marco Mundial de la OACI y contribuir al financiamiento climático, para acelerar la transición hacia una aviación ambientalmente sostenible.</p> | |
| <p>Cuándo: A más tardar para la NACC/DCA/15</p> | <p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p> |
| <p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p> | |

APÉNDICE A
CONCLUSIONES 7 Y 8 DE LA NACC/DCA/13

| CONCLUSIÓN | | CAMINO HACIA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE | |
|--|--|--|--|
| NACC/DCA/13/07 | | | |
| <p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar la transición de la industria de la aviación hacia fuentes de energía más limpias y lograr el objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050, y para la reunión NACC/DCA/14, los Estados NACC:</p> <p>a) apoyen y sigan contribuyendo activamente a la aplicación del LTAG y el Marco Mundial de la OACI para las SAF, las LCAF y otras energías más limpias de la aviación;</p> <p>b) establezcan reglamentos nacionales en consonancia y armonizados con el Marco Mundial de la OACI sobre SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación;</p> <p>c) se adhieran y sigan apoyando el programa ACT-SAF de la OACI para promover la ampliación de las SAF dentro y fuera de las Regiones NAM/CAR, mediante una estrecha coordinación con la OACI;</p> <p>d) presenten y actualicen a la OACI planes de acción estatales cuantificados, que abarquen innovaciones en tecnologías de aviación y energías más limpias, esbocen las políticas, acciones y hojas de ruta respectivas, incluidas proyecciones a largo plazo, y garanticen el uso de los mejores datos disponibles respaldados por las orientaciones y herramientas de la OACI en la NACC/DCA/14;</p> <p>e) alienten a otros Estados a notificar a la OACI su decisión de participar voluntariamente en el CORSIA antes del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;</p> <p>f) renueven su apoyo a la aplicación del CORSIA, asegurando el cumplimiento continuo de los plazos del Anexo 16, volumen IV, y la participación activa en el programa ACT-CORSIA de la OACI; y</p> <p>g) promover activamente la movilización de financiamiento e inversión pública y privada para proyectos de descarbonización de la aviación y apoyar la iniciativa "Finvest Hub" de la OACI para lograr el LTAG.</p> | <p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p> | | |
| Por qué: | | | |
| <p>Demostrar el compromiso de los Estados con el LTAG y el Marco Mundial de la OACI y contribuir al objetivo de lograr cero emisiones netas de carbono para la aviación internacional para 2050.</p> | | | |
| Cuándo: | NACC/DCA/14 | Estado: | <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada |
| Quién: | <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros: | | |

| CONCLUSIÓN | |
|---|---|
| NACC/DCA/13/08 | CORSIA Y LA FINANCIACIÓN CLIMÁTICA |
| <p>Qué:</p> <p>Que los Estados NACC tomen medidas decisivas a más tardar para la NACC/DCA/14 para apoyar la integridad y eficacia del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), al tiempo que expresen una clara preocupación por el uso de la aviación internacional como fuente de financiación climática para otros sectores, como fuente de financiación climática para otros sectores a través de:</p> <p>i. acelerar y emitir cartas de autorización para actividades que generen unidades de emisiones elegibles para CORSIA, utilizando la plantilla voluntaria de la UNFCCC para la autorización del país anfitrión para garantizar la integridad ambiental y evitar la doble contabilización;</p> <p>ii. colaborar con las autoridades pertinentes para garantizar una armonización efectiva entre los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA y las disposiciones del artículo 6 del Acuerdo de París; y</p> <p>iii. expresar su clara preocupación a los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y a las organizaciones internacionales en relación con el uso de la aviación internacional como fuente de movilización de ingresos para la financiación de la lucha contra el cambio climático, e informar a la OACI de cualquier acontecimiento conexo en su Estado o región.</p> | <p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p> |
| <p>Por qué:</p> <p>Para demostrar el compromiso y el apoyo de los Estados al CORSIA y contribuir al financiamiento climático.</p> | |
| <p>Cuándo: a más tardar para la NACC/DCA/14</p> | <p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p> |
| <p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p> | |

| <i>Timeline</i> | <i>Activity</i> |
|------------------|--|
| 31 October 2023 | The State shall obtain and use the Sector's Growth Factor (SGF) for 2022 from the ICAO document entitled "CORSIA Annual Sector's Growth Factor (SGF)" that is available on the ICAO CORSIA website in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2.1. |
| 30 November 2023 | <p>The State shall submit updates to the list of aeroplane operators that are attributed to it to ICAO in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.7, as well as updates to the list of verification bodies accredited in the State in accordance with Part II, Chapter 1, 1.3.7.</p> <p>The State shall calculate and inform aeroplane operators of offsetting requirements for 2022 in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2, and based on a chosen formula in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.</p> |
| 31 December 2023 | Recommendation. — <i>The State should obtain and use the ICAO document entitled "CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions" summarising a list of aeroplane operators and the State to which they have been attributed in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.3. The document is available on the ICAO CORSIA website.</i> |

Note 1. — *The time for verification of the aeroplane operator's Emissions Report is shorter during the 2021-2023 period than the 2019-2020 period.*

Note 2. — *During the 2021-2023 period, States may determine the basis of the aeroplane operator offsetting requirements in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2.1.*

2.3 2024-2026 period

During the period of 2024-2026, aeroplane operators and States shall comply with the requirements according to the following timeline, where applicable:

Table A1-3. Details of compliance timeline for 2024-2026 period

| <i>Timeline</i> | <i>Activity</i> |
|------------------------------------|--|
| 1 January 2024 to 31 December 2024 | The aeroplane operator shall monitor, in accordance with Part II, Chapter 2, 2.2, CO ₂ emissions for 2024 from international flights, as defined in Part II, Chapter 1, 1.1.2 and Part II, Chapter 2, 2.1. |
| 1 January 2024 to 30 April 2024 | <p>The aeroplane operator shall compile 2023 emissions data to be verified by a verification body, in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.</p> <p>Recommendation.— <i>The aeroplane operator should submit its Emissions Report for verification as soon as possible after completing its Emissions Report.</i></p> |

| <i>Timeline</i> | <i>Activity</i> |
|----------------------------|---|
| 30 April 2024 | The aeroplane operator and the verification body shall both independently submit, upon authorization by the aeroplane operator, the verified Emissions Report and associated Verification Report for 2023 to the State in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.1.4. |
| 1 May 2024 to 31 July 2024 | The State shall conduct an order of magnitude check of the verified Emissions Report for 2023 in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.1.5, including any filling in of data gaps in case of non-reporting by aeroplane operators in accordance with Part II, Chapter 2, 2.5.2. |
| 30 June 2024 | The State shall notify ICAO of any change in its decision to voluntarily participate, or to discontinue the voluntary participation in the applicability of Part II, Chapter 3 from 1 January 2025 in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.3. |
| 31 July 2024 | The State shall submit required information regarding CO ₂ emissions for 2023 to ICAO in accordance with Part II, Chapter 2, 2.3.2.2. |
| 1 August 2024 | The State shall obtain and use the ICAO document entitled “CORSIA States for Chapter 3 State Pairs” applicable for the 2025 compliance year in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.1. |
| 31 October 2024 | The State shall obtain and use the Sector’s Growth Factor (SGF) for 2023 from the ICAO document entitled “CORSIA Annual Sector’s Growth Factor (SGF)” in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2.1. |
| 30 November 2024 | <p>The State shall calculate and inform aeroplane operators of offsetting requirements for 2023 in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2, and based on a chosen formula in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.</p> <p>The State shall calculate and inform aeroplane operators of their total final offsetting requirements for the 2021 to 2023 period in accordance with Part II, Chapter 3, 3.4.4.</p> <p>The State shall submit updates to the list of aeroplane operators that are attributed to it to ICAO in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.7, as well as updates to the list of verification bodies accredited in the State in accordance with Part II, Chapter 1, 1.3.7.</p> |
| 31 December 2024 | <p>Recommendation.— <i>The State should obtain and use the ICAO document entitled “CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions” summarising a list of aeroplane operators and the State to which they have been attributed in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.3. The document is available on the ICAO CORSIA website.</i></p> |

| <i>Timeline</i> | <i>Activity</i> |
|--|---|
| <p>1 January 2025 to 31 December 2025</p> <p>31 January 2025 or 60 days after the State informs aeroplane operators of their total final offsetting requirements for the 2021- 2023 period, whichever date comes later</p> <p>7 February 2025</p> <p>1 December 2024 to 30 April 2025</p> <p>1 January 2025 to 30 April 2025</p> | <p>The aeroplane operator shall monitor, in accordance with Part II, Chapter 2, 2.2 CO₂ emissions for 2025 from international flights, as defined in Part II, Chapter 1, 1.1.2 and Part II, Chapter 2, 2.1.</p> <p>The aeroplane operator shall cancel emissions units for compliance during the 2021 to 2023 period in accordance with Part II, Chapter 4, 4.2.</p> <p>The aeroplane operator shall request that their cancellation of Eligible Emissions Units for the 2021-2023 period is communicated on the respective Eligible Emissions Units Programme registry (or registries) public website(s) in accordance with Part II, Chapter 4, 4.2.2 b).</p> <p>The aeroplane operator shall compile their Emissions Unit Cancellation Report covering the 2021-2023 period to be verified by a verification body, in accordance with Part II, Chapter 4, 4.4.</p> <p>The aeroplane operator shall compile 2024 emissions data to be verified by a verification body, in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.</p> <p>Recommendation.— <i>The aeroplane operator should submit its Emissions Report for verification as soon as possible after completing its Emissions Report.</i></p> |
| <p>30 April 2025</p> <p>1 May 2025 to 31 July 2025</p> <p>30 June 2025</p> | <p>The aeroplane operator and the verification body shall both independently submit, upon authorization by the aeroplane operator, the verified Emissions Report and associated Verification Report for 2024 to the State in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.1.4.</p> <p>The aeroplane operator and the verification body shall both independently submit, upon authorization by the aeroplane operator, the verified Emissions Unit Cancellation Report and associated Verification Report for the 2021-2023 period to the State in accordance with Part II, Chapter 4, 4.4.1.4.</p> <p>The State shall conduct an order of magnitude check of the verified Emissions Report for 2024 in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.1.5, including any filling in of data gaps in case of non-reporting by aeroplane operators in accordance with Part II, Chapter 2, 2.5.2.</p> <p>The State shall undertake an order of magnitude check of the verified Emissions Unit Cancellation Report for the 2021-2023 period in accordance with Part II, Chapter 4, 4.4.1.5.</p> <p>The State shall notify ICAO of any change in its decision to voluntarily participate, or to discontinue the voluntary participation in the applicability of Part II, Chapter 3 from 1 January 2026 in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.3.</p> |

| <i>Timeline</i> | <i>Activity</i> |
|------------------------------------|---|
| 31 July 2025 | <p>The State shall submit required information regarding CO₂ emissions for 2024 to ICAO in accordance with Part II, Chapter 2, 2.3.2.2.</p> <p>The State shall report to ICAO the required information regarding emissions unit cancellation for the 2021-2023 period in accordance with Part II, Chapter 4, 4.3.2.</p> |
| 1 August 2025 | <p>The State shall obtain and use the ICAO document entitled “CORSIA States for Chapter 3 State Pairs” applicable for the 2026 compliance year in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.1.</p> |
| 31 October 2025 | <p>The State shall obtain and use the Sector’s Growth Factor (SGF) for 2024 from the ICAO document entitled “CORSIA Annual Sector’s Growth Factor (SGF)” in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2.2.</p> |
| 30 November 2025 | <p>The State shall calculate and inform aeroplane operators of their offsetting requirements for 2024, in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2.</p> <p>The State shall submit updates to the list of aeroplane operators that are attributed to it to ICAO in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.7, as well as updates to the list of verification bodies accredited in the State in accordance with Part II, Chapter 1, 1.3.7.</p> |
| 31 December 2025 | <p>Recommendation.— <i>The State should obtain and use the ICAO document entitled “CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions” summarising a list of aeroplane operators and the State to which they have been attributed in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.3. The document is available on the ICAO CORSIA website.</i></p> |
| 1 January 2026 to 31 December 2026 | <p>The aeroplane operator shall monitor, in accordance with Part II, Chapter 2, 2.2 CO₂ emissions for 2026 from international flights, as defined in Part II, Chapter 1, 1.1.2 and Part II, Chapter 2, 2.1.</p> |
| 1 January 2026 to 30 April 2026 | <p>The aeroplane operator shall compile 2025 emissions data to be verified by a verification body, in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.</p> |
| 30 April 2026 | <p>Recommendation.— <i>The aeroplane operator should submit its Emissions Report for verification as soon as possible after completing its Emissions Report.</i></p> <p>The aeroplane operator and the verification body shall both independently submit, upon authorization by the aeroplane operator, the verified Emissions Report and associated Verification Report for 2025 to the State in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.1.4.</p> |

| <i>Timeline</i> | <i>Activity</i> |
|----------------------------|--|
| 1 May 2026 to 31 July 2026 | The State shall conduct an order of magnitude check of the verified Emissions Report for 2025 in accordance with Part II, Chapter 2, 2.4.1.5, including any filling in of data gaps in case of non-reporting by aeroplane operators in accordance with Part II, Chapter 2, 2.5.2. |
| 30 June 2026 | The State shall notify ICAO of any change in its decision to voluntarily participate, or to discontinue the voluntary participation in the applicability of Part II, Chapter 3 from 1 January 2027 in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.3. |
| 31 July 2026 | The State shall submit required information regarding CO ₂ emissions for 2025 to ICAO in accordance with Part II, Chapter 2, 2.3.2.2. |
| 1 August 2026 | The State shall obtain and use the ICAO document entitled “CORSIA States for Chapter 3 State Pairs” applicable for the 2027 compliance year in accordance with Part II, Chapter 3, 3.1.1. |
| 31 October 2026 | The State shall obtain and use the Sector’s Growth Factor (SGF) for 2025 from the ICAO document entitled “CORSIA Annual Sector’s Growth Factor (SGF)” in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2.2. |
| 30 November 2026 | The State shall calculate and inform aeroplane operators of their offsetting requirements for 2025, in accordance with Part II, Chapter 3, 3.2. |
| 31 December 2026 | <p>The State shall submit updates to the list of aeroplane operators that are attributed to it to ICAO in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.7, as well as updates to the list of verification bodies accredited in the State in accordance with Part II, Chapter 1, 1.3.7.</p> <p>Recommendation.— <i>The State should obtain and use the ICAO document entitled “CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions” summarising a list of aeroplane operators and the State to which they have been attributed in accordance with Part II, Chapter 1, 1.2.3. The document is available on the ICAO CORSIA website.</i></p> |

Note.— *If the Sector’s Growth Factor (SGF) for 2023 is not available by 31 October 2024 and States are delayed in their ability to inform operators of their total final offsetting requirements for the 2021 to 2023 period, ICAO will publish updated deadlines related to the cancellation of emissions units for compliance during the 2021 to 2023 period, including:*

- *no sooner than 90 days after the SGF for 2023 is made available for the aeroplane operator to cancel emissions units for compliance during the 2021 to 2023 period in accordance with Part II, Chapter 4, 4.2;*
- *no sooner than 180 days after the SGF for 2023 is made available for the aeroplane operator and the verification body to both submit the verified Emissions Unit Cancellation Report and associated Verification Report for the 2021-2023 period to the State in accordance with Part II, Chapter 4, 4.4.1.4; and*
- *no sooner than 270 days after the SGF for 2023 is made available for the State to report to ICAO the required information regarding emissions unit cancellation for the 2021-2023 period in accordance with Part II, Chapter 4, 4.3.2.*