



CONSEIL — 235^e SESSION

DIXIÈME RÉUNION

(SALLE DU CONSEIL, VENDREDI 27 JUIN 2025, 10 HEURES ET 14 H 30)

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS

SÉANCE PUBLIQUE

Examen du rapport de la treizième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/13)

1. Le Conseil examine ce point en se fondant sur la note C-WP/15725, qui expose les résultats de la treizième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/13), tenue en mode virtuel du 17 au 28 février 2025. Le Conseil est également saisi de rapports verbaux à ce sujet présentés par la Commission de navigation aérienne (ANC) (révision n°1) et le Comité du climat et de l'environnement, respectivement.

2. Après examen, le Conseil :

- a) félicite le CAEP pour les importants travaux techniques qu'il a accomplis au cours du dernier triennat et souligne l'importance de son programme futur des travaux en amont de la réunion CAEP/14, notamment en particulier la mise en pratique de la méthode de suivi et d'établissements de rapports (LMR) concernant le LTAG, l'examen des répercussions des émissions autres que de CO₂ de l'aviation et l'examen périodique du CORSIA ;
- b) approuve les mesures proposées par le Conseil, le CEC et l'ANC visant à mettre en œuvre les recommandations de la réunion CAEP/13, comme il est indiqué dans l'appendice de la note C-WP/15725, étant entendu que la proposition de méthode de la moyenne pondérée (WAA) permettant de calculer les valeurs de changement indirect d'affectation des sols (iLUC) concernant les pluricultures devrait être considérée comme une solution temporaire, comme le souligne le rapport de la réunion CAEP/13, en attendant les résultats des travaux futurs du CAEP afin d'élaborer une méthode permanente au cours du cycle CAEP/14 ;
- c) note que l'ANC a réalisé un examen préliminaire des recommandations 6/9, 9/1 et 11/1 relatives aux propositions d'amendement de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, volume IV — *Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale* (CORSIA), volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*, volume III — *Émissions de CO₂ des avions*, et volume I — *Bruit des aéronefs*, respectivement ;
- d) note en outre que l'ANC est convenue que les propositions d'amendement de l'Annexe 16 devraient être renvoyées aux États membres de l'OACI et aux

organisations internationales pour observations, à l'exception des nouvelles dispositions présentant le système automatique de réduction du bruit (VRNS) figurant dans le chapitre 15 de l'Annexe 16, volume I, sous réserve d'une étape supplémentaire de coordination entre le CAEP et les groupes d'experts compétents de l'ANC sur les répercussions éventuelles en matière de sécurité et, à cet égard, demande que le CAEP, avec l'appui du Secrétariat, examine le concept de VRNS dans l'édition actuelle du *Manuel technique environnemental*, volume I — *Procédures de certification acoustique des aéronefs*, troisième édition (Doc 9501), afin de modifier les orientations relatives au VRNS, en coordination avec les groupes d'experts compétents de l'ANC, avant que lesdites dispositions de l'Annexe 16, volume I, ne deviennent applicables ;

- e) approuve les modifications des trois documents de l'OACI suivants relatifs aux carburants admissibles CORSIA en vue de leur publication, comme indiqué au paragraphe 4.2 de la note C-WP/15725 ;
 - i. document de l'OACI intitulé CORSIA — *Condition d'admissibilité et exigences pour les programmes de certification de la durabilité (SCS)* (voir recommandation 7/1) ;
 - ii. document de l'OACI intitulé CORSIA — *Méthode de calcul des valeurs réelles des émissions pendant le cycle de vie* (voir recommandation 7/3) ;
 - iii. document de l'OACI intitulé CORSIA — *Valeurs par défaut des émissions pendant le cycle de vie des carburants admissibles CORSIA* (voir recommandation 7/4).
- f) approuve le programme des travaux du cycle CAEP/14, présenté dans le rapport CAEP/13 sur le point 14 de l'ordre du jour, appendice B (voir rapport CAEP/13, recommandation 14/1) ;
- g) convient que le rapport de la réunion CAEP/13 devrait être publié comme document de l'OACI.

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 – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*

3. Le Conseil examine ce point en se fondant sur la note C-WP/15726, qui contient un projet de note de travail de l'Assemblée dans laquelle sont proposées des révisions de la résolution A41-20 de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, compte tenu des faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée. Il est aussi saisi d'un rapport verbal du Comité du climat et de l'environnement sur le sujet.

4. Après examen, le Conseil :

- a) prend note des renseignements figurant dans la note C-WP/15726, ainsi que du rapport verbal connexe du Comité du climat et de l'environnement ;
- b) approuve le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15726, sous réserve de l'intégration des modifications du Comité du climat et de l'environnement, notamment les mises à jour présentées verbalement au Conseil par le Président du

Comité du climat et de l'environnement et le Secrétariat, ainsi que les modifications supplémentaires décidées par le Conseil au cours de ses délibérations, annexées au présent résumé des décisions, pour présentation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée.

Projet de note de travail de l'Assemblée – *Changements climatiques – Adaptation et science*

5. Le Conseil examine ce point en se fondant sur la note C-WP/15728, qui contient un projet de note de travail de l'Assemblée rendant compte des travaux de l'OACI relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques depuis la dernière Assemblée. Il est aussi saisi d'un rapport verbal du Comité du climat et de l'environnement sur le sujet.

6. Après examen, le Conseil :

- a) prend note des renseignements figurant dans la note C-WP/15728, ainsi que du rapport verbal connexe du Comité du climat et de l'environnement ;
- b) approuve le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15728, sous réserve de l'intégration des modifications du Comité du climat et de l'environnement, ainsi que les modifications supplémentaires décidées par le Conseil au cours de ses délibérations, annexées au présent résumé des décisions, pour présentation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée.

Projet de note de travail de l'Assemblée – *Changements climatiques – Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation*

7. Le Conseil examine ce point en se fondant sur la note C-WP/15727, qui présente un projet de note de travail de l'Assemblée rendant compte des travaux de l'OACI relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques depuis la dernière Assemblée, en mettant l'accent sur la mise en œuvre du LTAG et le Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation et sa mise en œuvre qui repose sur quatre composantes indépendantes. Il est aussi saisi d'un rapport verbal du Comité du climat et de l'environnement sur le sujet.

8. Après examen, le Conseil :

- a) prend note des renseignements figurant dans la note C-WP/15727, ainsi que du rapport verbal connexe du Comité du climat et de l'environnement ;
- b) approuve le projet de note de travail de l'Assemblée joint à la note C-WP/15727, sous réserve de l'intégration des modifications du Comité du climat et de l'environnement, ainsi que les modifications supplémentaires décidées par le Conseil au cours de ses délibérations, annexées au présent résumé des décisions ;
- c) étant entendu que le Secrétariat devra aussi actualiser les renseignements figurant dans la note de travail de l'Assemblée et ses appendices relativement aux outils de suivi de l'OACI (appendice D), au programme ACT-SAF (appendice E) et au lancement effectif du pôle d'investissement financier (appendice F), avant qu'elle soit finalisée et publiée, convient de déléguer au Président du Conseil l'autorité d'approuver ensuite en son nom la note de travail en vue de sa présentation à la 42^e session de l'Assemblée.

Questions diverses

Adieux à un représentant au Conseil

9. Le Conseil fait ses adieux au Représentant de la République de Corée (M. Jaewan Lee).

— — — — —

APPENDIX

MODIFICATIONS AGREED BY THE COUNCIL TO THE ASSEMBLY WORKING PAPERS ATTACHED TO C-WP/15726, C-WP/15728 AND C-WP/15727

The following changes consolidate the amendments agreed by the Council following its consideration of the draft Assembly working papers and associated oral reports from the Climate and Environment Committee (CEC) thereon. Amendments are reflected in grey-shading/strikeout.

— — — — —

Draft Assembly working paper – Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality (C-WP/15726)

[...]

3. AIRCRAFT NOISE

3.1 CAEP/13 agreed to recommend the amendments to Annex 16, Volume I – Aircraft Noise, and the Environmental Technical Manual (ETM) (Doc 9501), Volume I – Procedures for the Noise Certification of Aircraft, for consideration by the Council, including the new Chapter 15 on a Landing and Take-Off (LTO) noise Standard applicable to supersonic aeroplane types (applicability date of 1 January 2029), and new definitions for supersonic aeroplanes and variable noise reduction systems (VNRS).

[...]

APPENDIX A

ICAO GLOBAL ENVIRONMENTAL TRENDS – PRESENT AND FUTURE AIRCRAFT NOISE AND EMISSIONS

[...]

1.2 As shown in Figure 2 for international aviation, for the year 2050, with the alternative fuels replacement with sustainable aviation fuels (SAF), lower carbon aviation fuels (LCAF) and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ emissions in addition to the reduction from technology and operations improvements. In 2070, with the alternative fuels replacement with SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ in addition to the reduction from technology and operations improvements. Fuels based on biomass, solid/liquid wastes, and gaseous wastes are considered as SAF, while for the latter the carbon source in the fuel feedstock comes from waste CO/CO₂.

[...]

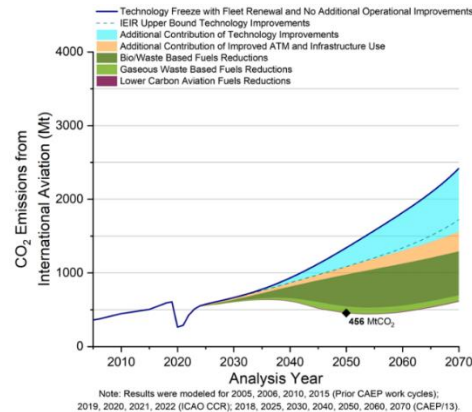


Figure 2. Combustion CO₂ Emissions from International Aviation, 2005 to 2070, Including Alternative Fuels Life Cycle Emissions Reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.

[...]

APPENDIX C

Resolution A42-xx

A41-20:

Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality

[...]

APPENDIX A

General

[...]

Noting the importance of updated information on the present and future impact of aircraft noise and aircraft emissions, as provided in the ICAO global environmental trends, as well as other ICAO assessment reports, such as the ICAO *Report on the Feasibility of a Long-Term Aspirational Goal for International Civil Aviation CO₂ Emission Reduction 2022 ICAO Long-term Aspirational Goal for International Aviation (LTAG) Report*, to support decision making on environmental matters;

[...]

APPENDIX B

Development of Standards, Recommended Practices and Procedures and/or guidance material relating to the quality of the environment

[...]

Recognizing the recommendation by CAEP on new more stringent standards for aeroplane CO₂ emissions;

Recognizing the recommendation by CAEP on a new more stringent Landing and Take-Off (LTO) noise certification Standard for subsonic aircraft;

[...]

5. *Welcomes* the development by CAEP of the new, more stringent Standard for aeroplane CO₂ emissions that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume III;

6. *Welcomes* the development by CAEP of the new, more stringent noise Standard for new subsonic aeroplane types that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume I;

[...]

10. *Calls on* the Council to monitor closely the technological improvements that reduce the level of aircraft noise and emissions, and to update regularly the relevant Standards accordingly;

[...]

APPENDIX G

Supersonic aircraft — the problem of sonic boom

[...]

Recognizing the recommendation by CAEP on new Landing and Take-Off (LTO) noise certification Standard for supersonic aeroplanes;

[...]

Welcomes the development by CAEP of the new LTO noise certification Standard for supersonic aeroplanes that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume I;

— — — — —

Draft Assembly working paper – *Climate change – Adaptation and science* (C-WP/15728)

[...]

EXECUTIVE SUMMARY

[...]

b) ~~request recognize the need for~~ ICAO to continue to provide a forum for enhancing the scientific understanding of aviation's climate impacts and exploring measures to address such impacts;

c) ~~request recognize the need for~~ ICAO and its Member States to promote the recognition of ICAO's efforts and achievements to decarbonize international aviation, leveraging the resources of Member States to support ICAO's outreach and communication efforts, and to express a clear concern regarding proposals to use international aviation as a potential source for the mobilization of revenue for climate finance to other sectors in order to ensure that international aviation would not be targeted as a source of such revenue in a disproportionate manner, including through coordination with relevant government representatives and national delegations to relevant UN bodies and international organizations;

[...]

3. ICAO COOPERATION WITH OTHER UN BODIES AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

[...]

3.3 With respect to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process, ICAO is regularly invited to report its working progress and written submissions, and has organized and participated in relevant meetings and side events during the UNFCCC conferences, with the aim to present ICAO's achievements in international aviation and climate change. ~~With respect to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process, emissions from international aviation and maritime sectors are not included in Nationally Determined Contributions (NDCs) under the UNFCCC Paris Agreement, as these are separately addressed by ICAO and the International Maritime Organization (IMO), respectively. In this regard, ICAO regularly delivers its statements and written submissions, and has organized and participated in relevant meetings and side events during the UNFCCC conferences, with the aim of enhancing the recognition of ICAO's achievements and leadership role in international aviation and climate change.~~

[...]

3.6 States and stakeholders are also encouraged to support and initiate cooperation with ICAO on outreach activities towards and during the upcoming COP30 meeting, thus ensuring ICAO's leadership in addressing emissions from international aviation. Given the challenges faced by ICAO in expanding outreach and communication efforts, including resource constraints, States and stakeholders are also encouraged to make their resources available to inform external bodies of ICAO's progress on international aviation and climate change as well as the views of the international aviation sector on key issues such as climate financing and aviation taxation.

[...]

~~3.10~~ 3.11 In this regard, ICAO and its Member States should continue to express a clear concern regarding proposals to use international aviation as a potential source for levies and taxes to mobilize financial resources to other sectors, including through coordination with relevant government representatives and national delegations to relevant UN bodies and international organizations. ~~States and stakeholders are also encouraged to support and initiate cooperation with ICAO on outreach activities towards and during the upcoming COP30 meeting, thus ensuring ICAO's leadership in addressing emissions from international aviation.~~

— — — — —

Draft Assembly working paper – *Climate change – Global framework for SAF, LCAF and other aviation cleaner energies* (C-WP/15727)

[...]

EXECUTIVE SUMMARY

This paper reports on progress made by ICAO since the 41st Session of the Assembly relating to international aviation and climate change, focusing on the implementation of the long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG). It highlights the outcomes arising from the Third ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3) held in Dubai, United Arab Emirates in November 2023, namely the ICAO Global Framework for Sustainable Aviation Fuels (SAF), Lower Carbon Aviation Fuels (LCAF) and other Aviation Cleaner Energies, and the ICAO Roadmap for the implementation of

the CAAF/3 outcomes and the LTAG, with four interdependent Building Blocks: 1) policy and planning; 2) regulatory framework; 3) implementation support; and 4) financing.

[...]

c) reiterate that CORSIA sustainability criteria, sustainability certification, and the methodology for the assessment of life cycle emissions used for CORSIA eligible fuels, should be used as the accepted basis for the eligibility of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies used in international aviation, in order to provide regulatory transparency, certainty, stability and assurances of environmental integrity to feedstock producers, fuels producers and financial institutions;

[...]

f) recognize the urgency and importance of scaling-up the financing to aviation decarbonization measures, and request the Council to take urgent action for implementation of ~~on~~ the near-term recommendations identified in Appendix G to enhance the existing framework and schemes on funding and financing initiatives to further support the progress towards achieving and implementing the LTAG and implementing the Global Framework on SAF, LCAF and other Aviation Cleaner energies, in particular for developing countries and States having particular needs;

g) also request the Council to set up a workstream to identify financing needs and gaps and explore ways of addressing ~~the feasibility of~~ the long-term options ~~recommendations~~ identified in Appendix G, including the feasibility aspects, and report to the 43rd Session of the ICAO Assembly ~~based on the development and maturity of such funding mechanisms and financing initiatives;~~

[...]

1. LTAG and CAAF/3 outcomes

1.1 At the 41st Session of the ICAO Assembly in October 2022, Member States adopted Assembly Resolution A41-21 with agreement on the long-term global aspirational goal (LTAG) of net-zero carbon emissions by 2050. Recognizing that cleaner energies are expected to have the largest contribution to aviation CO₂ emissions reductions, CAAF/3 held in Dubai, United Arab Emirates in November 2023 adopted an ICAO Global Framework for SAF, LCAF and Other Aviation Cleaner Energies to facilitate the global scale up in the development, production and deployment of aviation cleaner energies¹. To support the achievement of the LTAG, ICAO and its Member States strive to achieve a collective global aspirational Vision to reduce international aviation CO₂ emissions by 5 per cent by 2030, through the use of aviation cleaner energies (refer to **Appendix A** for the ICAO Global Framework²).

[...]

2. progress on ICAO roadmap implementation

[...]

¹ CAAF/3 website: <https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Pages/default.aspx>

² China, Iraq, the Russian Federation and Saudi Arabia expressed their reservations to certain aspects of the Global Framework.

Building Block 4 (Financing) – Advocacy & Outreach, ICAO Finvest Hub and Study to consider the establishment of a climate finance initiative or funding mechanism under ICAO

2.15 Access to financial resources is particularly crucial for the deployment of SAF and other cleaner energies for aviation, as the scaling-up of fuels in support of the LTAG, would require cumulative investments of around USD 3.2 trillion billion by 2050 (according to the ICAO LTAG Report).

[...]

2.17 ICAO is also promoting and encouraging States to use the ICAO sustainability criteria and requirements, which are the accepted basis for the eligibility of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, as a globally harmonized taxonomy to prioritize and facilitate financial access to aviation cleaner energy projects (refer to Appendix F for more information on ICAO advocacy and outreach activities).

[...]

APPENDIX C

LTAG MONITORING AND REPORTING (LMR) METHODOLOGY

1. INTRODUCTION

[...]

1.3 The LMR methodology aims to assess progress on the implementation of CO₂ emissions reduction measures towards the achievement of the collective ICAO LTAG, including the past and future CO₂ emissions reductions in all elements of the basket of measures, the cost impacts of efforts to achieve the LTAG, the impact on the development of the sector, as well as the cost impacts of climate change on international aviation, regions and countries, in particular developing countries, noting that the implementation of the tiered approach of LMR methodology need more resources and information, especially the upper tiered approach for the regional level and country level assessment.

[...]