



C-DEC 235/10
3/7/25

CONSEJO — 235º PERÍODO DE SESIONES

DÉCIMA SESIÓN

(Sala del Consejo, viernes 27 de junio de 2025 a las 1000 y 1430 horas)

RESUMEN DE DECISIONES

SESIÓN PÚBLICA

Examen del informe de la decimotercera reunión del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP/13)

1. El Consejo considera esta cuestión basándose en la nota C-WP/15725, en la que se presentan los resultados de la decimotercera reunión del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP/13), que tuvo lugar del 17 al 28 de febrero de 2025. Se someten también a consideración del Consejo informes orales de la Comisión de Aeronavegación (ANC) y del Comité de Clima y Medioambiente (CEC) al respecto.

2. Al cabo de las deliberaciones, el Consejo:

- a) felicita al CAEP por el importante trabajo técnico realizado durante el último trienio y resalta la importancia de su programa de trabajo futuro de cara a la CAEP/14, que incluye en particular la aplicación de la metodología de monitoreo y notificación del LTAG (LMR), el análisis del impacto de las emisiones de la aviación distintas del CO₂ y el examen periódico del CORSIA;
- b) aprueba las medidas propuestas por el Consejo, el CEC y la ANC para poner en práctica las recomendaciones de la reunión CAEP/13 que se indican en el apéndice de la nota C-WP/15725, y queda entendido que la metodología de promedio ponderado (WAA) para obtener valores ILUC (cambio inducido en el uso de los terrenos) por defecto para multicultivos debería considerarse una solución de transición y provisional por naturaleza, como se indica en el informe de la CAEP/13, mientras el CAEP desarrolla una metodología permanente durante su ciclo CAEP/14;
- c) toma nota de que la ANC realizó un examen preliminar de las recomendaciones 6/1, 9/1, 9/4 y 11/1 relativas a las propuestas de enmienda del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen IV — *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional* (CORSIA), Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, Volumen III — *Emisiones de CO₂ de los aviones*, y Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, respectivamente;

- d) toma nota además de que la ANC convino en que las propuestas de enmienda del Anexo 16 deberían remitirse a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales para recabar sus comentarios, a excepción de las nuevas disposiciones del capítulo 15 del Volumen I del Anexo relativas al sistema variable de reducción del ruido (VNRS), ya que es necesario que el CAEP y los grupos expertos pertinentes de la ANC estudien en forma coordinada las consecuencias que podrían tener dichas disposiciones en la seguridad operacional; y, en ese sentido, encomienda al CAEP que, con la colaboración de la Secretaría, analice el concepto del VNRS en la edición actual del *Manual técnico-ambiental*, Volumen I - *Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves*, Tercera edición (Doc 9501) con el objetivo de enmendar las orientaciones relativas al VNRS en coordinación con los grupos expertos pertinentes de la ANC y antes de que sean aplicables las disposiciones mencionadas como parte del Volumen I del Anexo 16;
- e) aprueba para su publicación las enmiendas de los siguientes tres documentos de la OACI relacionados con los combustibles admisibles en el marco del CORSIA descritas en el párrafo 4.2 de la nota C-WP/15725;
 - i. el documento de la OACI titulado “Marco de admisibilidad en el CORSIA y requisitos para los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS)” (véase recomendación 7/1);
 - ii. el documento de la OACI titulado “Metodología del CORSIA para el cálculo de valores reales de emisiones durante el ciclo de vida” (véase la recomendación 7/3); y
 - iii. el documento de la OACI titulado “Valores por defecto de las emisiones durante el ciclo de vida de combustibles admisibles en el CORSIA” (véase la recomendación 7/4).
- f) aprueba el programa de trabajo de la CAEP/14 que se presenta en el apéndice B del Informe de la CAEP/13 sobre la cuestión 14 de su orden del día (véase la recomendación 14/1 del Informe de la CAEP/13); y
- g) dispone que se publique como documento de la OACI el Informe de la reunión CAEP/13.

Proyecto de nota de estudio de la Asamblea – Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

3. El Consejo considera este punto tomando como base la nota C-WP/15726, en la que se proponen enmiendas a la resolución A41-20 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas al medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*, teniendo en cuenta las novedades desde la última Asamblea. También se somete a su consideración un informe oral del Comité de Clima y Medioambiente (CEC) sobre el mismo tema.

4. Al cabo de las deliberaciones, el Consejo:
- a) toma nota de la información presentada en la nota C-WP/15726, así como del informe oral conexo del CEC; y
 - b) aprueba el proyecto de nota de estudio de la Asamblea adjunto a la nota C-WP/15726, a reserva de que se incorporen las enmiendas propuestas por el CEC, incluidos los últimos cambios presentados oralmente por su presidente y por la Secretaría, así como las modificaciones adicionales acordadas por el Consejo durante la consideración de este punto y que se adjuntan a este C-DEC para su posterior presentación a la Asamblea en su 42º período de sesiones.

Proyecto de nota de estudio de la Asamblea – *Cambio climático – Adaptación y conocimiento científico*

5. El Consejo considera esta cuestión basándose en la nota C-WP/15728, en la que se presenta el trabajo de la OACI relativo a la aviación internacional y el cambio climático desde la última Asamblea. También se somete a su consideración un informe oral del Comité de Clima y Medioambiente (CEC) sobre el mismo tema.

6. Al cabo de las deliberaciones, el Consejo:
- a) toma nota de la información presentada en la nota C-WP/15728, así como del informe oral conexo del CEC; y
 - b) aprueba el proyecto de nota de estudio de la Asamblea adjunto a la nota C-WP/15728, a reserva de que se incorporen las enmiendas propuestas por el CEC, así como las modificaciones adicionales acordadas por el Consejo durante la consideración de este punto y que se adjuntan a este C-DEC para su posterior presentación a la Asamblea en su 42º período de sesiones.

Proyecto de nota de estudio de la Asamblea – *Cambio climático – Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación*

7. El Consejo considera este punto basándose en la nota C-WP/15727, que contiene un proyecto de nota de estudio de la Asamblea sobre los avances de la labor de la OACI relativa a la aviación internacional y el cambio climático desde la última Asamblea, centrada en particular en el LTAG y en la que se resaltan el Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación y la hoja de ruta para su aplicación, con cuatro elementos constitutivos. También se somete a su consideración un informe oral del Comité de Clima y Medioambiente (CEC) sobre el mismo tema.

8. Al cabo de las deliberaciones, el Consejo:
- a) toma nota de la información presentada en la nota C-WP/15727, así como del informe oral conexo del CEC;
 - b) aprueba el proyecto de nota de estudio de la Asamblea adjunto a la nota

C-WP/15727, a reserva de que se incorporen las enmiendas propuestas por el CEC, así como las modificaciones adicionales acordadas por el Consejo durante la consideración de este punto y que se adjuntan a este C-DEC; y

- c) quedando entendido que la Secretaría también tendría que actualizar la información contenida en la nota de estudio de la Asamblea y sus apéndices en relación con las herramientas de seguimiento de la OACI (apéndice D), el programa ACT-SAF (apéndice E) y la puesta en funcionamiento del polo Finvest (apéndice F) antes de su finalización y publicación, acuerda delegar en el presidente del Consejo la facultad de aprobar posteriormente la nota de estudio en su nombre para su ulterior presentación a la Asamblea en su 42º período de sesiones.

Otros asuntos

Despedida de un representante en el Consejo

- 9. El Consejo se despide del Representante de la República de Corea (Dr. 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.

[...]

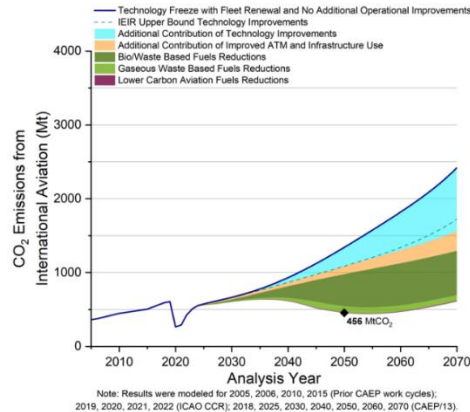


Figure 2. Combustion CO₂ Emissions from International Aviation, 2005 to 2070, Including Alternative Fuels Life Cycle Emissions Reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.

[...]

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) marco regulatorio; 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).

[...]

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.

2. progress on ICAO roadmap implementation

[...]

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.

[...]