



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢١ : خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

أنشطة الإيكاو لدعم خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين القرار ٣٩-٢٥ بشأن مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. ويبيّن القرار كيف أن تحقيق نتائج الأهداف الاستراتيجية التي وضعتها الإيكاو، لا سيما من خلال تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، يساهم بقدر كبير في تحقيق أهداف خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وتتضمن هذه الورقة تقريراً عن الأنشطة التي تضطلع بها الإيكاو دعماً لخطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة، فضلاً عن أنشطة التعاون والشراكة مع الدول والهيئات الأخرى للأمم المتحدة من أجل تحقيق الغايات ذات الصلة.

الإجراء المطلوب: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- تشجيع الدول الأعضاء على إدراج الطيران، كعنصر فاعل في تحقيق التنمية المستدامة، ضمن تقارير الاستعراض الوطني الطوعي التي تقدمها إلى المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة؛
- تشجيع الدول على تضمين خططها الوطنية للطيران إشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وفي اقتصادها الوطني؛
- اعتماد القرار المنقح للجمعية العمومية بصيغته الواردة في المرفق بهذه الورقة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية وبجميع استراتيجيات دعم التنفيذ.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات المقدمة خارج إطار الميزانية.
المراجع:	قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ - مساهمة الطيران في خطة عمل الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٣ - مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ١/٧٠ - تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ ورقة العمل C-WP/14788 - مشروع خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢١-٢٠٢٢ ورقة العمل A40 WP/xx - تحليل احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ في مجال الطيران الوثيقة Doc.10075 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦/١٠/٢٠١٦)

١ - معلومات أساسية

١-١ في ١/١/٢٠١٦، دخلت حيز النفاذ رسمياً الأهداف السبعة عشر للتنمية المستدامة المدرجة في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ - التي اعتمدها الدول الأعضاء في الأمم المتحدة بالإجماع في سبتمبر ٢٠١٥. وتجسد هذه الأهداف التزام المجتمع الدولي برمته تجاه استئصال الفقر وتحقيق التنمية المستدامة في العالم بحلول عام ٢٠٣٠، على نحو يضمن ألا يُترك أحد وراء الركب. وكان اعتماد خطة عام ٢٠٣٠ للأمم المتحدة بمثابة إنجاز تاريخي يقدم رؤية عالمية مشتركة تصبو إلى تحقيق التنمية المستدامة للجميع. ويتناول القرار ٣٩-٢٥، الذي اعتمده الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين، الإجراءات التي يتعين على الدول الأعضاء في الإيكاو والمجلس والأمانة العامة اتخاذها فيما يتعلق بمساهمة الطيران في تحقيق أهداف التنمية المستدامة لخطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠.

٢-١ وقد أبدت الإيكاو، منذ اعتماد القرار ٣٩-٢٥، التزاماً راسخاً بالعمل في إطار من التعاون الوثيق مع الدول والجهات المعنية الأخرى على مستوى العالم، من أجل المساهمة في تحقيق خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، لا سيما من خلال تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". فالطيران يوفر الترابط الذي يدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية عالمياً، لا سيما في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وبذلك يسهل الطيران الاستفادة من خدمات الأعمال والتجارة والسياحة عالمياً، عندما لا تكون أشكال النقل الأخرى متاحة أو فعالة. وتشير التوقعات إلى أن حجم الحركة الجوية سيزداد بمعدل الضعف في غضون السنوات الخمسة عشر القادمة. وقد يتمخض ذلك عن فرص تمكن الدول من تحقيق خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

٢ - آخر المستجدات عن مساهمة الطيران في أهداف التنمية المستدامة

١-٢ الترويج لفوائد الطيران في دعم أهداف التنمية المستدامة

١-٢-١ تمكّنت الإيكاو، في إطار ما تقوم به من أنشطة التوعية والتواصل، من أن توضّح كيف أن أعمالها الرامية إلى تحقيق الأهداف الاستراتيجية الخمسة للمنظمة تُسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ويبرز هذا الربط التحليلي كيف تعمل الإيكاو على تيسير تحقيق ١٥ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر. ويشكل هذا التحليل دليلاً قاطعاً على مدى الترابط العميق بين الأهداف الاستراتيجية وأهداف التنمية المستدامة، ويمكن الاطلاع على ذلك على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو على الرابط التالي: <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>.

٢-١-٢ وقد حدّد قطاع الطيران الدولي، تحت قيادة الإيكاو، أهدافاً طموحة جماعية على المستوى العالمي من أجل تحسين مستوى كفاءة استهلاك الوقود السنوية بنسبة ٢ في المائة وتحقيق النمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠ فصاعداً. ولتحقيق هذه الأهداف الطموحة العالمية لدعم أهداف التنمية المستدامة، يتم إحراز تقدم هام في إعداد وتنفيذ "سلة من تدابير التخفيف من حدّة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون". وتشمل هذه "السلة" التقدم المحرز في تكنولوجيا الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدام وخطة كورسيا، وهي أول أداة من الأدوات القائمة على آليات السوق لمعالجة انبعاثات الكربون في قطاع رئيسي في مجال الطيران على المستوى العالمي.

٢-١-٣ وفي عام ٢٠١٦، طرحت الإيكاو مبادرة "إقامة الشراكات في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة" لإنهاء وعي الدول والأمم المتحدة والقطاع الخاص، فضلاً عن المؤسسات المصرفية والجهات المعنية، بدور الطيران في تفعيل أهداف التنمية المستدامة. ولتحقيق ذلك، دعت الإيكاو أيضاً إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة (DESA) ومكتب ممثل الأمم المتحدة السامي للبلدان الأقل نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ومجموعة البنك الدولي، ومجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي، للانضمام إلى هذه المبادرة. ودأب أعضاء المبادرة، منذ عام

٢٠١٦، على اختيار مناسبات استراتيجية من أجل الترويج للدور المحوري للطيران في تحقيق أهداف خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وفي عام ٢٠١٧، تعاونت الإيكاو مع المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، في إعداد تقرير فوائد الطيران الذي يبين كيف يسهم الطيران في حفز التقدم الاقتصادي الاجتماعي دعماً لأهداف التنمية المستدامة.

٢-١-٤ بالإضافة إلى ذلك، فإن "منتدى الإيكاو العالمي للطيران" (IWAF)، الذي يُنظّم سنوياً في إقليم مختلف، يشكل فرصة رئيسية لتحديد الاحتياجات وتيسير التمويل وتعزيز الشراكات وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وذلك بغرض تسريع تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو على المستوى الوطني، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

٢-١-٥ ورغم عدم تكريس هدف مخصص للطيران ضمن أهداف التنمية المستدامة، فإن المجتمع الدولي بات يدرك بشكل متزايد أهمية النقل الجوي كعنصر فاعل في تحقيق هذه الأهداف. ففي ديسمبر ٢٠١٧، اعتمدت اللجنة الاقتصادية والمالية للجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً يركز على تعزيز الروابط بين جميع وسائل النقل من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ويعترف القرار بأهمية الطيران وما تقوم به الإيكاو من عمل في السعي إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ويركز بشكل أساسي على أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ويؤكد ضرورة زيادة الاستثمار في البنى التحتية والنقل المتعدد الوسائط والربط من أجل تحقيق التكامل بين الاقتصادات على المستوى العالمي، مما سيحفز بدوره النمو ويساعد على تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وفيما يتعلق بمساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية في تحقيق هذه الأهداف، تجري الإيكاو حالياً تحليلاً لاحتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ (PSIDS) في مجال الطيران، مع مراعاة مواطن ضعفها، لتقييم كيف يمكن للطيران المدني أن يساعد هذه الدول في التغلب على بعض التحديات وبدعم خطاها على درب التنمية المستدامة. وعُرض على اللجنة التنفيذية تقرير مرحلي بهذا الشأن في إطار البند ٢٠ من جدول الأعمال (انظر ورقة العمل A40 WP/xxx).

٢-١-٦ وانطلاقاً من إدراك الدور الجوهري للنقل والتنقل المستدامين في تحقيق أهداف خطة عام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة، فقد دعا البنك الدولي الإيكاو للانضمام إلى مبادرة التنقل المستدام للجميع (SuM4All)، وهي مجموعة تضم ٥٠ منظمة ووكالة رائدة في قطاع النقل تلتزم بدعم سياسات ونظم النقل التي من شأنها إحداث تحول حقيقي في مجال التنقل على المستوى العالمي. وقد أصدرت المبادرة، في عام ٢٠١٧، أول تقرير عالمي عن التنقل، احتل فيه الطيران مكانة استراتيجية. وقد تطرق ٤٠ منبراً إعلامياً بارزاً إلى التقرير الذي اطلع عليه أكثر من ٣ ملايين شخص.

٢-١-٧ وخلال المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة، تُدعى الدول سنوياً إلى تقديم تقارير طوعية لاستعراض التقدم المحرز في هذا المجال على الصعيدين الوطني ودون الوطني. وتهدف تقارير الاستعراض الوطني الطوعي إلى تيسير تبادل الخبرات، بما في ذلك التجارب الناجحة والتحديات والدروس المستفادة، للإسراع بوتيرة تنفيذ خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠. وقد حققت جهود الإيكاو نتائج طيبة في مجال التوعية والإشهار في فعاليات منتقاة بدقة، فضلاً عما تبذله من جهود متواصلة مع الجهات المعنية الوطنية لحثها على إبراز دور الطيران كعنصر فاعل في تحقيق التنمية المستدامة في تقاريرها المرحلية للاستعراض الوطني الطوعي. ويكشف تحليل شامل لما مجموعه ١٠٧ تقارير استعراض وطني طوعي مقدمة من ٩٨ دولة عضواً في الأمم المتحدة بين عامي ٢٠١٦ و٢٠١٨، عن ازدياد عدد تقارير الاستعراض الوطني الطوعي التي تشير إلى الطيران بأكثر من ثلاثة أضعاف (من ٢٥ في المائة إلى ٧٧ في المائة من هذه التقارير). فعلى مدى السنوات الثلاث، أشارت ٦٢ دولة من مجموع ٩٨ دولة إلى الطيران في تقارير استعراضها الوطني الطوعي، بعد أن كانت ٥ دول فقط في عام ٢٠١٦.

٢-١-٨ ومن بين الدول التي أشارت إلى الطيران في تقاريرها، ازداد كذلك عدد الدول التي ربطت الطيران بعدد أكبر من أهداف التنمية المستدامة. فمن مجموع تقارير الاستعراض الوطني الطوعي، تضاعف عدد أهداف التنمية المستدامة التي أشير إليها من ٤ في عام ٢٠١٦ إلى ٨ في عام ٢٠١٨. كما تشير القرائن بوضوح إلى أن عدداً متزايداً من الدول بات يرى أن أهداف الإيكاو الاستراتيجية تساهم بشكل كبير في تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ويتضمن التقرير المنشور على موقع الإيكاو الإلكتروني^١ وفي المرفق (ب) بورقة العمل هذه أمثلةً من بلدان تتحدر من أقاليم الإيكاو السبعة جميعها، وتدل بوضوح على الصلة الوثيقة بين كلٍ من أهداف التنمية المستدامة وأهداف الإيكاو الاستراتيجية. وينم ذلك كله عن تجاوب الدول الأعضاء مع الجهود المتواصلة التي تبذلها الإيكاو للتوعية بمساهمة الطيران في دعم ١٥ هدفاً من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر. فالدول بإدراجها الطيران ضمن تقارير الاستعراض الوطني الطوعي تؤكد الصلة الوثيقة بين الطيران والتنمية.

٢-٢ تعزيز الطيران المستدام من خلال توطيد التخطيط والرصد على المستوى العالمي والإقليمي والوطني

٢-٢-٢ ١ يشير قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ إلى التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وسياساتها، فضلاً عن إدماج الطيران ضمن خطط التنمية الوطنية^٢ لدعم أعمال أهداف التنمية المستدامة. كما تضمنت نتائج المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية توصية للدول بإحكام الصلة بين مختلف خطط الطيران العالمية والإشارة بوضوح إلى أهداف التنمية المستدامة في كل خطة منها. ولتحقيق هذا الهدف، وضعت الإيكاو إرشادات للدول الأعضاء لإرساء إطار عام لخطط الطيران الوطنية^٣ يضمن التنمية المستدامة للنقل الجوي، وذلك من خلال إعطاء الأولوية لتنفيذ المبادرات الرامية إلى تحسين السلامة والأمن والتسهيلات والسعة والكفاءة في نُظم النقل الجوي لهذه الدول والتنسيق بين هذه المبادرات. وسيدعم هذا النهج النمو المستدام للنقل الجوي على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، مما سيثمر عن منافع اقتصادية اجتماعية هائلة، تشمل تعزيز إمكانية التنبؤ بالتمويل المخصص للطيران المستدام.

٢-٢-٢ ٢ وتسهم الإيكاو على الدوام في رصد الجهود الرامية إلى بلوغ أهداف خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ للتنمية المستدامة، كما أن لها صفة مراقب رسمي في فريق الخبراء المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة، وتضطلع بدور الوكالة الراعية فيما يخص مؤشر هدف التنمية المستدامة رقم ٩-١-٢ بشأن "عدد الركاب وحجم البضائع بحسب وسيلة النقل". وبهذه الصفة، تتوفر للإيكاو فرصة المساهمة في التقرير المرهلي السنوي العالمي بشأن أهداف التنمية المستدامة، كما تضطلع بتوثيق وتحديث المعلومات الخاصة بهذا المؤشر. وهو ما يساعد بدوره في إثبات أهمية تمويل البنى التحتية للنقل والاستثمار فيها وصياغة السياسات العامة الرامية إلى تعزيز الترابط بواسطة النقل المتعدد الوسائط. ومن المتوخى أن يعزز ذلك النمو المستدام لقطاع النقل ويتيح استيعاب الزيادة المتوقعة في حركة الركاب والبضائع في المناطق النامية والاقتصادات السريعة النمو.

^١ - https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/SPCP_Docs/18April19%20VNR%20Report.pdf

^٢ - يمكن أن تستخدم الدول مصطلحات مختلفة لتحديد الخطط والأطر الوطنية.

^٣ - المرجع نفسه.

٣-٢ الشراكات الهادفة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة

١-٣-٢ تحتل الشراكات والعلاقات التعاونية مكانة مركزية في رسالة الإيكاو ومهمتها. فالمنظمة، بوصفها المحفل العالمي للطيران المدني الدولي، تعمل بشكل استباقي على توطيد التعاون والتضافر والتنسيق من أجل تحقيق أهدافها الاستراتيجية الخمسة.

٢-٣-٢ وتشير خطة أعمال الإيكاو إلى هدف "توطيد الشراكات"، الذي يؤكد عليه قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥، باعتباره نشاطاً أساسياً لتعزيز كفاءة عمل الإيكاو وفعاليتها وتأثيره. ولتقديم إرشادات عن السياسات والإجراءات والعمليات المتعلقة بأنشطة الإيكاو في مجال الشراكة، وضعت الأمانة العامة إطاراً للشراكة يرمي إلى تحديد الشراكات الهادفة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

٣-٣-٢ وتقتضي خطة الأمم المتحدة الطموحة لعام ٢٠٣٠ إحداث تغييرات جريئة كذلك في منظومة الأمم المتحدة. حيث تسعى المنظومة إلى إعادة التوضع على نحو يمكنها من تحقيق نتائج أفضل على مستوى البلدان، وتضطلع حالياً بعملية تغيير شاملة وطموحة للغاية لم يسبق أن شهدت المنظومة مثلها منذ عقود، من أجل خدمة العالم على نحو أفضل. ودُعيت الإيكاو، كوكالة متخصصة للأمم المتحدة، إلى الانضمام لمجموعة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. وتعكف المنظمة حالياً على تقييم المنافع التي ستعود على دولها الأعضاء جراء هذه الشراكة.

٤-٣-٢ وتضطلع الابتكارات بدور هام في مساعدة الطيران على تعزيز ما يتمتع به من مستويات السلامة والكفاءة والاستدامة الاقتصادية والأمن ومراعاة البيئة. ويقف النقل الجوي اليوم على مشارف تحولات كبرى، تشمل الاستخدام المتزايد لتكنولوجيا الطائرات المسيرة (الدرون) وإطلاق أنشطة الطيران الذاتي وشبه المداري وفوق الصوتي، بالإضافة إلى ابتكارات أخرى من قبيل الذكاء الصناعي وتكنولوجيات سلاسل كتل البيانات الرقمية. ولا غنى للإيكاو وسط هذا المشهد من الشراكة مع الجهات المعنية الملائمة، من أجل متابعة هذه التطورات عن كثب لتحقيق أهداف التنمية المستدامة على النحو الأمثل.

٣- الخلاصة

١-٣ تدعو الإيكاو الدول الأعضاء إلى تعزيز جهودها في مجال التواصل والتنوعية دعماً لأهداف التنمية المستدامة. وللمضي بخطى حثيثة في تحقيق خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ وترسيخ مكانة الطيران كعنصر فاعل في تحقيق هذه الأهداف، تُشجع الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية للطيران إشارات واضحة لأهداف التنمية المستدامة. ولتسليط الضوء على الدور الجوهري للطيران في تحقيق هذه الأهداف، تُشجع الدول الأعضاء كذلك على إدراج الطيران ضمن تقارير الاستعراض الوطني الطوعي التي تقدمها للمنتدى السياسي الرفيع المستوى بشأن التنمية المستدامة.

المرفق (أ)

مشروع قرار الجمعية العمومية

٤٠/..: مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

إقراراً بأن النقل الجوي يعد حافزاً للتنمية المستدامة ويمثل شريان حياة أساسي بالنسبة إلى أقل البلدان نمواً، ولا سيما إلى البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية من أجل التواصل مع العالم؛ وإقراراً بأن روابط النقل الجوي تكتسي أقصى الأهمية لتوفير التماسك الاقتصادي والاجتماعي والقطري للدول الأعضاء وشعوبها؛

وإقراراً بأنه لا يمكن تحقيق المزايا التي ييسرها النقل الجوي إلا إذا امتلكت الدول نظم نقل جوي آمنة وفعالة وسالمة ومستدامة اقتصادياً وسليمة بيئياً؛

ولما كانت مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تستهدف مساعدة الدول في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وخططها وسياساتها وبرامجها، وفي معالجة الشواغل البارزة في مجالي السلامة والأمن، لضمان حصول الدول كافة على المزايا الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي؛

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد اعتمدت قرار "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" الذي يشمل مجموعة تتألف من ١٧ هدفاً عالمياً وتحويلياً تدعمها ١٦٩ غاية تحقق التوازن بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛

وتذكيراً بأن اتساع نطاق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ ومدى طموحها يستلزم إقامة شراكة عالمية تجمع بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني ومنظومة الأمم المتحدة وجهات فاعلة أخرى لتعبئة جميع الموارد المتاحة من أجل تنفيذها؛

ولما كان تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بشأن السلامة، وسعة الملاحة الجوية وكفاءتها، والأمن والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة يساهم في بلوغ أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة؛

وإذ تسلّم بأن المنتدى السياسي الرفيع المستوى للأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة هو المحفل الرئيسي الذي تقدّم فيه الدول، من خلال الاستعراضات الوطنية الطوعية، معلومات محدّثة عن التقدم السنوي المحرز في تحقيق أهداف التنمية المستدامة على المستوى الوطني وما يعترض تنفيذها من تحديات؛

وإذ تقرّ بأهمية الأطر العالمية لدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو؛

وتقرّ بأهمية التنفيذ الفعال للخطط والمبادرات الوطنية والإقليمية استناداً إلى هذه الأطر العالمية؛

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحثّ الدول الأعضاء على أن تعترف بالإسهامات الكبيرة للطيران في التنمية المستدامة التي تتحقق من خلال تشجيع العمالة والتجارة والسياحة ومجالات التنمية الاقتصادية الأخرى على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، وكذلك من خلال تيسير تقديم الاستجابة المخصصة للأغراض الإنسانية والكوارث في حالات الأزمات والطوارئ المتعلقة بالصحة العامة؛
- ٢- توجّه المجلس والأمانة العامة، في حدود اختصاصات كل منهما، إلى تأكيد أن الإيكاو تواصل دورها في مناصرة الطيران من خلال إنكاء وعي الدول الأعضاء، ومنظومة الأمم المتحدة، ومجموعة المانحين وجميع الأطراف المعنية

الأخرى، بشأن مساهمات الطيران في التنمية المستدامة وبلوغ أهداف التنمية المستدامة؛

- ٣- **تحت** الدول الأعضاء على إدراج الطيران في تقارير الاستعراض الوطني الطوعي، باعتباره عنصراً فاعلاً في دعم التنمية المستدامة، من خلال الربط بينه وبين أهداف التنمية المستدامة الأخرى ذات الصلة؛
- ٤- **تشجّع** الدول الأعضاء على تضمين خططها الوطنية ذات الصلة بإشارات واضحة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بهدف إبراز مساهمة الطيران في تحقيق هذه الأهداف وفي الاقتصادات الوطنية؛
- ٥- **تحت** الدول الأعضاء على أن ترتقي بنظم النقل الجوي فيها من خلال التنفيذ الفعال لتوصيات الإيكاو وقواعدها الدولية وسياساتها، مع العمل في الوقت ذاته على إدماج النقل الجوي ضمن أهم أولويات خططها الإنمائية الوطنية مشفوعاً بخطط استراتيجية محكمة لقطاع النقل الجوي، وخطط رئيسية للطيران المدني، بما يُفضي إلى بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ٦- **توجّه** المجلس لأن يوعز إلى الأمانة العامة بأن تأخذ في الحسبان الخصائص والاحتياجات الخاصة لأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية؛ كما تم تحديدها في إطار الأمم المتحدة، عند تنسيق برامج المساعدة الرامية إلى تعزيز نظم النقل الجوي فيها، وترتيب أولويتها وتيسيرها وتنفيذها؛
- ٧- **توجّه** الأمانة العامة لأن تواصل، حسب الاقتضاء، رصد واستعراض ما يترتب على ذلك من مساهمات مقدمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة من خلال تنفيذ أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامج عملها؛
- ٨- **توجّه** الأمانة العامة لأن تكفل مشاركة الإيكاو، حسب الاقتضاء وبما يتواءم مع أهدافها الاستراتيجية، في الآليات المناسبة المصممة لدعم تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ لكي تعترف الدول الأعضاء بأهمية الطيران في أطرها الإنمائية؛
- ٩- **تطلب** إلى الأمانة العامة أن تعزز الشراكات القائمة وتبرم شراكات جديدة مع الدول الأعضاء، وصناعة الطيران، ومنظومة الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية، والمؤسسات المالية، والمانحين والجهات المعنية الأخرى، لمساعدة الدول الأعضاء في النهوض بنظم النقل الجوي فيها بغرض الإسهام، في نهاية المطاف، في بلوغ أهداف التنمية المستدامة؛
- ١٠- **تعلن** أن هذا القرار يحل محلّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٥ بشأن خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة.

APPENDIX B

**2016-2018 VOLUNTARY NATIONAL REVIEWS (VNRs):
THE CRITICAL ROLE OF THE AVIATION SECTOR TO ACHIEVE THE SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS**

Contents

✘	Contents	2
✘	1.	Summary
	3	
✘	2.	Background
	4	
✘	3.Aviation and SDGs	
	5	
	3.1. Enabling the 2030 Agenda for Sustainable Development	5
	3.2. Recognizing aviation as a catalyst to achieving the SDGs	6
✘	4.Aviation in the 2016-2018 Voluntary National Reviews (VNRs): an analysis	
	6	
	4.1. Scope and Objectives	7
	4.2. References to Aviation in VNRs	7
	4.3. References linking aviation to a specific SDG	8
	4.4. References to ICAO's Strategic Objectives	11
✘	5.	Conclusions
	12	
✘	Annex I: List of States Submitting VNRs to HLPF 2016-2018	14

1. Summary

"Transforming our World – the 2030 Agenda for Sustainable Development" including its 17 Sustainable Development Goals (SDGs) and 169 targets was adopted on 25 September 2015 by Heads of State and Government at a special UN summit. The Agenda is a commitment to eradicate poverty and achieve sustainable development by 2030 worldwide, ensuring that “no one is left behind”.⁴

As stipulated in the United Nations 2030 Agenda, Member States are encouraged to conduct regular and inclusive reviews of progress at the national and sub-national levels, which are State-led and State-driven. These reviews take place on a yearly basis and their results are presented at the High-level Political Forum on Sustainable Development (HLPF), which takes place every July at the United Nations in New York. The reviews presented at the HLPF are voluntary and undertaken by both developed and developing countries. To facilitate an in-depth review of progress and challenges at the national level, the HLPF invites States to make their Voluntary National Reviews (VNRs) to be comprehensive voluntary reviews focused on a specific number of SDGs in line with a unique theme which is set on a yearly basis.



Aviation has no dedicated SDG and as such the HLPF isn't expected to feature an analytical discussion on aviation. In 2016, the 39th session of the International Civil Aviation Organization (ICAO), a specialized UN agency, approved a resolution that illustrates the close interlinkages between aviation and the SDGs. In 2017 ICAO undertook a mapping which clearly demonstrated how the sector is supporting 15 out of the 17 SDGs. The international community is now gradually starting to recognize aviation as an enabler of the SDGs as well.

In 2019 ICAO analyzed how many States in their Voluntary National Reviews featured aviation since 2016. The results, which are presented in this report, show a promising trend. Based on a comprehensive analysis of a total of 107 VNRs submitted by 98 UN Member States from 2016 to 2018, the number of VNRs referencing aviation has more than tripled (from 25% to 77% of VNRs). Over the course of three years, 62 out of 98 States referenced aviation in their VNRs – up from 5 States in 2016.

Among States referencing aviation in their VNRs, a growing number also connect such references to a wider range of SDGs. In all the VNRs, the number of SDGs referenced increased from 4 (SDG 8, 9, 11, 16) in 2016 to 8 (SDG 4, 8, 9, 11, 13, 14, 16, and 17) in 2018. Furthermore, strong anecdotal evidence indicates that States are increasingly considering the ICAO Strategic Objectives as important contributors to achieving the SDGs. All this is testimony to ICAO's work in outreach and advocacy highlighting how its work in achieving its 5 Strategic Objectives covering Safety, Security, Efficiency, Economic Viability and Environment responsible efforts is supporting the 2030 Agenda on Sustainable Development.

¹ Transforming our World: 2030 Agenda for Sustainable Development, at: <http://bit.ly/1Epf648>

2. Background

On 1 January 2016, the **2030 Agenda for Sustainable Development** officially came into force. Its adoption was a landmark achievement, providing for a shared global vision towards sustainable development for all. The 2030 Agenda for Sustainable Development is universal and its 17 Sustainable Development Goals (SDGs) relate to the economic, social and environmental dimensions of sustainable development. Due to the interlinked nature of these goals and targets, the 2030 Agenda is also indivisible and must be implemented in an integrated manner. The 2030 Agenda's scale, ambition and approach are unprecedented. It requires States, bilateral and international organizations, international financial institutions, academia and civil society to work together in the pursuit of better and more sustainable future for all.

The **High-level Political Forum (HLPF) on Sustainable Development** is the United Nations' central platform for the follow-up and review of the 2030 Agenda on Sustainable Development. Ever since its inception in 2016, the annual HLPF provides policy guidance and recommendations on the implementation of the 2030 Agenda. It also offers opportunities for States to share how implementation of various SDGs has been integrated in their national policies, strategies, and development plans to date.

During the HLPF, States report on a voluntary basis. These **Voluntary National Reviews (VNRs)** are State-led and State-driven⁵. They are comprehensive in nature with a particular focus on a set of selected SDGs in line with an annually chosen theme: e.g. "Ensuring that no one is left behind" (2016); "Eradicating poverty and promoting prosperity in a changing world" (2017); "Transformation towards sustainable and resilient societies" (2018). The Voluntary National Reviews aim to facilitate the sharing of experiences, including successes, challenges and lessons learned, with a view to accelerating the implementation of the 2030 Agenda. The VNRs also seek to strengthen policies and institutions of governments and to mobilize multi-stakeholder support and partnerships for the implementation of the SDGs.

Between 2016 and 2018, 11 SDGs have been reviewed in in-depth – with SDG17 (Partnerships for the Goals) being reviewed annually.



⁵ Paragraph 79, 84 Transforming our World: 2030 Agenda for Sustainable Development, at: <http://bit.ly/1Epf648>



3. Aviation and SDGs

3.1. Enabling the 2030 Agenda for Sustainable Development

Aviation has no dedicated SDG. Except for a reference in SDG indicator 9.1, which measures passenger and freight volumes by mode of transport, there is no clear mention of aviation within the SDG targets that measure progress towards the achievement of the 2030 Agenda for Sustainable Development. The International Civil Aviation Organization (ICAO) being a specialized UN agency with a unique mission to achieve international civil aviation that is safe, secure, efficient, economically viable and environmentally responsible, is the custodian agency responsible to collect and analyze data on SDG 9.1.

However, **aviation is an essential enabler of the SDGs**. In 2017, airlines worldwide carried around 4.1 billion passengers. They transported 56 million tonnes of freight on 37 million commercial flights. Every day, airplanes transport over 10 million passengers and around USD 18 billion worth of goods. This indicates the significant economic impact of aviation on the world economy, which is also demonstrated by the fact that aviation represents 3.5 per cent of the gross domestic product (GDP) worldwide (2.7 trillion US dollars) and has created 65 million jobs worldwide. Aviation provides the only rapid worldwide transportation network, generating economic growth, creating jobs, and facilitating international trade and tourism.

Aviation also plays an essential role in enabling assistance to States and regions affected by natural disasters, conflicts and pandemics. Air transport has proven to be a catalyst for sustainable development as it serves as the main mode of transportation to deliver humanitarian relief, particularly to Least Developed Countries (LDCs), Landlocked Developing Countries (LLDCs) and Small Island Developing States (SIDS). Air operators assist in the evacuation of people stranded by natural disasters or victims of conflict. Airports have become staging points for first responders, relief supplies, cargo deliveries and refugee transfers.

In 2016, the 39th Assembly of ICAO adopted a resolution demonstrating how the delivery of the results of ICAO's Strategic Objectives, especially through the implementation of the No Country Left Behind (NCLB) Initiative contributes significantly to the realization of the 2030 Agenda for Sustainable Development. In 2017 ICAO analyzed the linkages between its 5 Strategic Objectives and the SDGs. This mapping illustrates how ICAO's work is directly supporting 15 of the 17 SDGs⁶. This mapping can also be extrapolated to the aviation sector at large. For example, through the aviation sector's work on

⁶ ICAO Strategic Objective's Mapping <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>

Unmanned Aircraft Systems (UAS), the sector directly impacts SDG 3, which focuses on ensuring healthy lives and promoting the well-being for all at all ages. UAS (drones) are being used by the UN and the private sector alike to deliver much-needed life-saving drugs to hard-to-reach communities or transport blood samples from these communities to nearby clinics.

ICAO has done extensive outreach and advocacy with States and stakeholders to illustrate how aviation is an enabler for sustainable development. Through a vast array of events and strategic messaging the Organization is showcasing that progress on the SDGs would be hampered, if aviation would come to a stand-still.

3.2. Recognizing aviation as a catalyst to achieving the SDGs

The **international community** is now gradually starting to recognize air transport as an essential enabler to achieving the 2030 Agenda for Sustainable Development. In December 2017, the UN General Assembly's Economic and Financial Committee approved a resolution focused on "Strengthening the links between all modes of transport to achieve the Sustainable Development Goals". The resolution acknowledges the importance of aviation in advancing the SDGs. Aviation is also part of the pioneering work and analysis being done by the Sustainable Mobility for All (SuM4All) Initiative. The SuM4All includes 50 leading organizations and agencies in the transport sector committed to supporting transport policies and systems that would transform mobility on a global scale. Air transport is firmly represented in the 2017 Global Mobility Report⁷ and efforts are now ongoing to finalize the Global Roadmap for Action, which lays out a pathway for planners, public decision-makers and the private sector to further world's progress toward sustainable mobility.

The **State-led and State-driven Voluntary National Reviews (VNRs)** are a great measure to gauge the States' acknowledgement of air transport's major role in promoting and fostering sustainable economic development. The awareness that aviation serves as the enabler of achieving the SDGs has been consciously raised among States, in particular with the Least Developed Countries (LDCs), Landlocked Developing Countries (LLDCs) and Small Island Developing States (SIDS). ICAO's continuous advocacy on how aviation supports 15 out of 17 SDGs is being positively received by its Member States as well. The VNRs are pivotal in determining the progress made towards the achievement of the SDGs and in doing so they also reflect an analysis of contributing and enabling sectors. As such, it is important to understand how well aviation is reflected in the VNRs and continue to encourage and work with Member States to present more structured VNRs with substantial inclusion of aviation and aviation's close linkage with all relevant SDGs.

⁷ <http://sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017>

4. Aviation in the 2016-2018 Voluntary National Reviews (VNRs): an analysis

4.1. Scope and Objectives

This report aims to demonstrate how the States are using the VNRs to showcase the contribution of aviation towards the SDGs. This analysis is developed on the basis of a holistic content review of a total number of 107 VNRs⁸ submitted by 98 UN Member States⁹ to the UN HLPF from 2016 to 2018. The analysis provides both a quantitative and a qualitative perspective, highlighting evidence from the VNR review which demonstrates that the advocacy with States on aviation's contribution to the SDGs had an increasingly positive impact.

The following questions guided the analysis and framed the final conclusions:

- 1) Do States refer to progress made in the aviation sector?
- 2) Do States link aviation's contribution with specific sustainable development goals?
- 3) Do States mention any ICAO Strategic Objectives when reporting on specific SDG achievements?

4.2. References to Aviation in VNRs

A thorough review of the 107 VNRs indicates that 62%¹⁰ of the VNRs submitted between 2016 -2018 contain references to aviation. Results of this analysis show that there is an upward trend from 2016 to 2018 (Figure 1). In 2018, the 77% of VNRs referenced aviation – up from 25% in 2016.

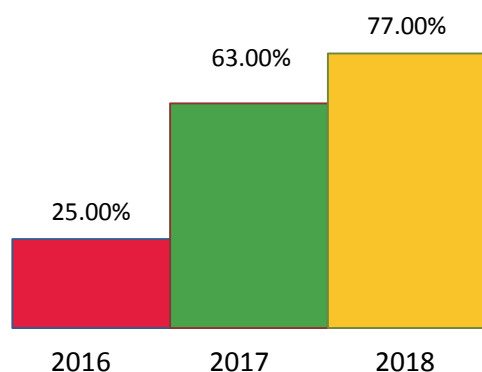


FIGURE 1: Rate of Reference to Aviation Sector in 2016-2018 VNRs

Findings show that between 2016 and 2018, seven States reported in their VNRs on upgrading air transport infrastructure, including air navigation system, airports and the efficiency of operating system. Five States reported on actively supporting and participating in the efforts led by ICAO to address global emissions from international aviation transport. The benefits of enhancing interconnectivity and global connections thanks to air transport is addressed in the VNRs of eight States, in particular Uganda (LLDC, 2016), Zimbabwe (LLDC, 2017) and Nepal (LLDC, 2017). A number of States also use in their VNRs statistics illustrating progress made in aviation. For example, Denmark (2017) and Nigeria (2017) reported on data related to SDG indicator 9.1 on passengers and freight by mode of transport. Indonesia (2017) reported on the indicator related to number of airports based on hierarchy. Lebanon reported data on the airport of Beirut's activity in 2018. Indonesia (2017), Albania (2018) and Latvia (2018)

⁸ 111 VNRs presented at Voluntary National Reviews Database, <https://sustainabledevelopment.un.org/vnrs/>. Scope of research is based on 107, full version VNRs with UN official languages that published on the website.

⁹ 102 UN Member States participated in the Voluntary National Reviews. 98 States participated in 107 VNRs within scope of research. It is important to note that some States over the years presented more than once a VNR.

¹⁰ 62%: 66 out 107 of VNRs references to aviation

reported on the number of passengers using air transport. Saudi Arabia (2018) also reported data related to the development of airports to sustain economic growth, including number of passengers, airports and annual volume of air cargo.

4.3. References linking aviation to a specific SDG

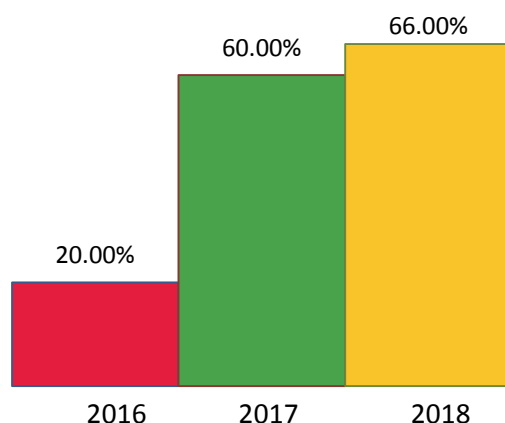


FIGURE 2: Share of VNRs with Aviation References to SDGs in 2016-2018 VNRs

Over three years, 59 VNRs link aviation to the SDGs. The total number of references specifying this type of linkage is 75. Aviation plays an instrumental role in supporting sustainable development. ICAO is supporting the global indicator of SDG Target 9.1 – passenger and freight volumes by mode of transport – by serving as the lead agency responsible for collecting and sharing data on related air transport indicators from amongst its 193 Member States. While aviation is not even specifically mentioned in the indicators or targets of SDG 9¹¹, it is undeniable that aviation is a key driver and contributor that benefits not only SDG 9 but the implementation as well of other relevant SDGs. The VNR analysis confirms this statement and shows an increasing trend from 2016 to 2018 in the number of VNRs that indicate clear linkages between aviation and specific SDGs (Figure 2). In general, only 20% of the VNRs in 2016 identified how aviation supports specific SDGs. In 2017 and 2018, reporting on linkages between aviation and specific SDGs jumps to 60% and 66% of VNRs respectively.

This analysis also considered the issue that the number of countries reporting on aviation might vary depending on which SDG is being reviewed in depth in a particular year. For instance, when SDG 9 or SDG 11 is being reviewed at the HLPF we would anticipate more references to aviation. Data contained in Figure 3 indicates that even so - States started to gradually recognize the cross-disciplinary nature of aviation and how it supports different SDGs. In 2016, States established a link between the aviation sector and SDGs for only four Goals (SDG 8, 9, 11, 16). This number grows to eight in 2018 (SDG 4, 8, 9, 11, 13, 14, 16, and 17) (Figure 3) indicating that aviation increasingly is becoming a catalyst for achieving the 2030 Agenda for Sustainable Development.

¹¹ SDG 9.1.: Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and transborder infrastructure, to support economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all.

SDG9.1.2.: Passenger and freight volumes, by mode of transport.

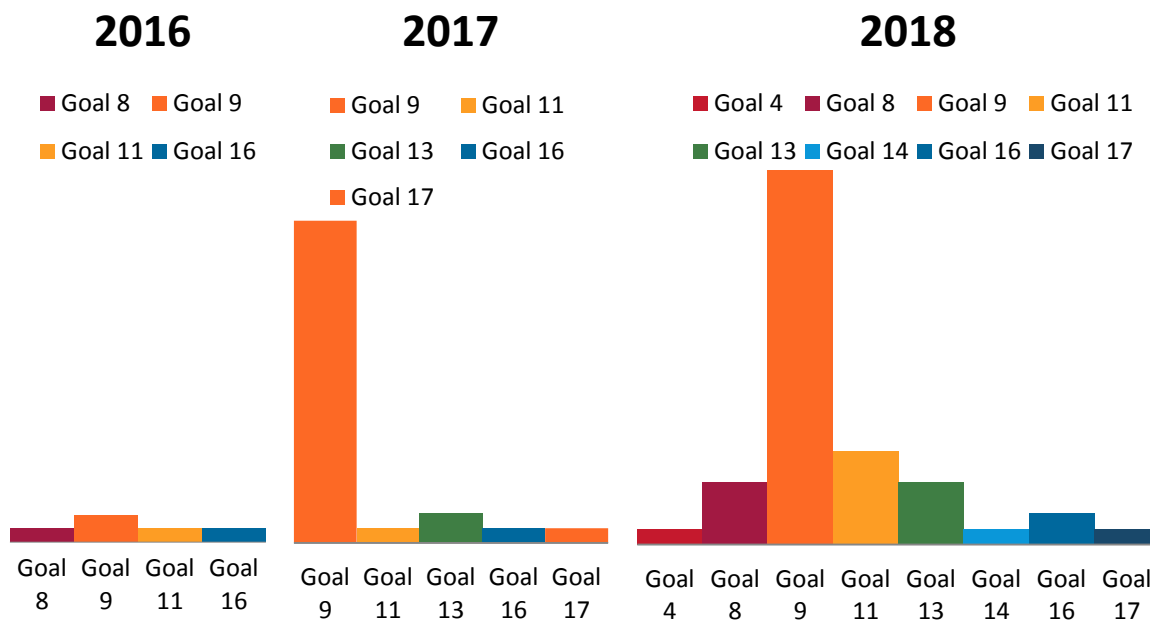


FIGURE 3: VNRs with Aviation References to Specific SDG per Year

Most Frequently Referred SDG Linkages with Aviation (Figure 4)

SDG 9 (Industry, Innovation and Infrastructure): 64% of the total references of SDG linkages with aviation in VNRs delivered between 2016 and 2018 relate to SDG 9. Air transport is mentioned through references of airport construction, navigational infrastructure and urban infrastructure development. For example, Bhutan (2018) indicated the importance of upgrading two domestic airports and promoting sustainable transportation, including air transport to meet the objectives of “Bhutan Transport 2040: Integrated Strategic Vision”. France (2016) is helping to develop infrastructure such as airports through French Agency Development to support transition in Africa. Saudi Arabia (2018) applied automation and artificial intelligence solutions in airports operations.

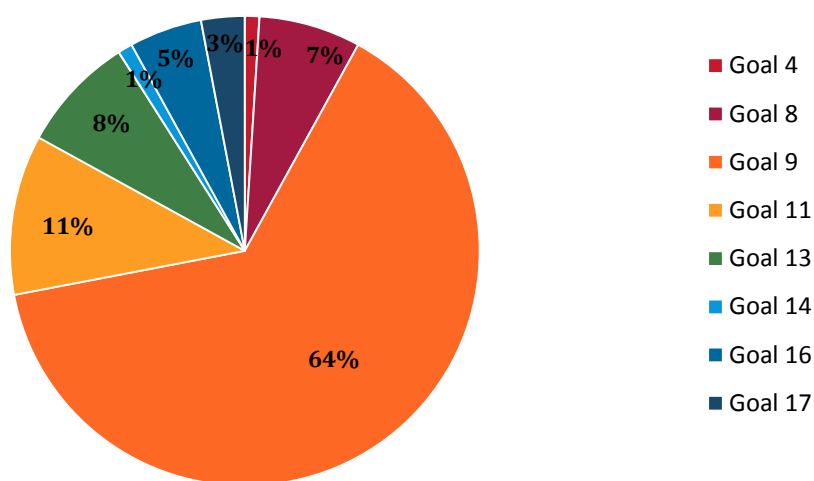


FIGURE 4: Share of Total Number of References to SDG Linkages 2016-2018

SDG 11 (Sustainable Cities and Communities) - 11% of the total references of SDG linkages with aviation in VNRs delivered between 2016-2018 indicate that aviation-related infrastructure is a major part of urban and rural communities worldwide. Viet Nam (2018) has policies to encourage development and use of public passenger transport in urban areas, including aviation industry.

SDG 13 (Climate Action) - urgent action to combat climate change and its impacts, is a key priority for every responsible citizen or organization. 8% of VNRs delivered between 2016-2018 linking aviation to the SDGs refer to SDG 13. Singapore (2018) and United Arab Emirates (2018) specifically address global mechanism of aviation emissions. Saudi Arabia made reference to fuel efficient aircrafts and United Arab Emirates reported on flight fuel made from salt-tolerant plants.

Five States refer to aviation in the context of **SDG 8** (Decent Work and Economic Growth), mostly in the context of economic development and trade. Four States refer to peaceful and inclusive societies in the aviation sector related to **SDG 16** (Peace, Justice and Strong Institutions), such as aviation safety. For example, in Lithuania (2018), national system of passenger record data was established which allows persons travelling by air who can pose a potential threat to public security to be identified. United Arab Emirates (2018) is the only State which reports on linkages between aviation and its national education strategy in sectors including aircraft engineering technology, air navigation management **SDG 4** (Quality Education). Nepal (2017) and Lebanon (2018) reported on **SDG 17** (Partnerships for the Goals) for civil aviation projects to meet capacity building needs.

Between 2016 and 2018 a few States submitted multiple VNRs – allowing for a comparison to be made between several reports. For example, Columbia, Mexico and Egypt in their 2016 VNRs did not reference aviation while in 2018, progress in the aviation sector was reported under SDG 9 referring to airport upgrades. Benin referenced aviation when reporting on SDG 9 in both 2017 and 2018. Togo illustrated how the aviation sector helped to improve economic growth and trade in 2017 and mentioned the modernization of the international airport in 2018. Qatar reported on the construction of a new international airport when updating the HLPF on SDG 9 in 2017. In 2018, Qatar referenced the growth of air traffic in the new international airport in its reporting on SDG 11. Qatar has also included the

expansion and modernization of air and sea transport facilities and the upgrade of related operating systems by the end of 2022 as targets to be achieved under the National Development Strategy 2018-2022.

4.4. References to ICAO's Strategic Objectives

ICAO through its five Strategic Objectives (Safety, Air Navigation Capacity and Efficiency, Security and Facilitation, Economic Development and Environmental Protection) continuously supports 15 of 17 SDGs. In 2016, ICAO launched the No State Left Behind Initiative (NCLB) to strengthen efforts in support of ICAO's Strategic Objectives and the SDGs at the State level. The NCLB Initiative, through its support to States on effective implementation of ICAO's Standards and Recommended Practices, policies, plans and programmes in a globally-harmonized manner, is directly contributing to the achievement of the SDGs.

The five comprehensive ICAO Strategic Objectives were established in 2014 and since then have been continuously guiding the development of the aviation sector at both the global, regional and State levels. Engaging with Member States in achieving the five Strategic Objectives is ICAO's key mandate. Findings in this paper provide evidence on a case by case basis, to indicate that ICAO's Strategic Objectives are underscored by some Member States as an important approach to achieving the SDGs. The increased mention of aviation in the VNRs platform demonstrates the positive impact of ICAO's work towards ensuring a safe, efficient, secure, economically sustainable and environmentally responsible civil aviation sector.

- Selected State Cases:

United Arab Emirates (Efficiency, Environmental Protection): The UAE's Vision 2021 highlights the importance of infrastructure and the quality of airports, which has a heavy focus on capacity and efficiency. The State also specifically reported in the 2018 VNR on progress to reducing emissions in the international aviation sector with a focus on the CORSIA challenges.

Malta (Safety, Environmental Protection) reported its measure of updating the national aviation safety programme within the Transport Master Plan 2025 and linked it closely to SDG 11. Moreover, the Government of Malta participated in a regional Decarbonated Airport Regions (D-Air) project that took into consideration all land-based carbon sources, including aviation activity within the airport which had a potential impact on environmental protection.

Uruguay (Environmental Protection) emphasized in its 2018 VNR that it set out a plan for the reduction of CO2 emissions in civil aviation activities under SDG 13.

Ethiopia (Efficiency, Economic Development, Security) underscored in its 2017 VNR that it had made remarkable progress on aviation capacity and efficiency. In addition, the State indicated that institutional capacity of air transport services became stronger and more competitive with greater air route connectivity. It also underscored that its handling of aviation security was in line with international standards.

Togo (Efficiency, Economic Development) reported in its 2017 VNR on the opening of the international airport making it a business hub in the sub-region. The State also indicated its plans to make sure the Gnassingbé Eyadema International Airport followed international standards thereby increasing the airport's reception capacity.

Nepal (Efficiency, Economic Development) in its 2017 VNR reported that connectivity by air transport was improving. The government was upgrading its air transport infrastructure by building new

international airports. Moreover, partnerships were being strengthened in order to develop efficient construction technology for new international airports.

The Bahamas (Efficiency, Security, Economic Development, Environmental Protection) highlighted its airport infrastructure programmes including a project aimed at improving air transport connectivity and the flow of people to the Family Islands in its 2018 VNR. Such connectivity will be done through infrastructure improvements by upgrading, rehabilitating and maintaining selected airports to comply with international aviation standards in line with climate change considerations. The Bahamas has also installed a Border Management System at the international airport in New Providence. In addition, the Bahamas reported on its tax policy with regard to concessions which will invigorate the air transportation sector.

5. Conclusions

This content analysis of the 2016-2018 VNRs provides solid evidence on State-level progress made in the aviation sector in support of the attainment of Sustainable Development Goals.

Between 2016 and 2018, 62% of the 107 VNRs reviewed included a reference to aviation. Over the three year period the rate at which States referenced aviation in their VNRs grew significantly, from 25% in 2016 to 77% in 2018. Over the course of three years, 62 out of 98 States referenced aviation in their VNRs – up from 5 States in 2016. The contribution of aviation to support specific SDGs has been clearly captured and profiled in the VNRs, in particular from Least Developed Countries (LDCs), Landlocked Developing Countries (LLDCs) and Small Island Developing States (SIDs). In 2018, States emphasized the linkages between aviation and SDGs 4, 8, 9, 11, 13, 14, 16 and 17 – up from only 4 SDGs being referenced in 2016. In addition, the analysis reveals that ICAO's continuous work to promote and implement its Strategic Objectives among Member States have proven to bear fruit. This is important as the 2030 Agenda and its 17 SDGs continue to be used by an array of donors as a measure for funding.

While there is good news, this report however also indicates there is still much work to be done.

1. **Advocacy and outreach on aviation benefits towards the SDGs should continue.** While the awareness on the benefits of aviation to selected SDGs augmented at the State-level and is increasingly being reflected in the VNRs, 8 out of the 15 ICAO supported SDGs have yet to be referenced by States as being impacted by aviation¹². As such advocacy and outreach on ICAO's mapping and the benefits of aviation towards the 2030 Agenda for Sustainable Development should be intensified. Connectivity and mobility in support of socio-economic advancement should be central to the advocacy discourse. The cross-sectoral linkages of the SDGs and how aviation is intertwined with 2030 Agenda for Sustainable Development should continuously be highlighted.
2. **To adequately advance the SDGs, the aviation sector should be safe, secure, efficient, economically viable and environmentally responsible.** ICAO's Strategic Objectives guide its normative work, as well as its technical assistance and technical cooperation functions. Profiling aviation and in doing so establishing close linkages towards the importance of a civil aviation sector that is safe, secure, efficient, economically viable and environmentally responsible would

¹² SDG 1 (no poverty), SDG 2 (zero hunger), SDG 3 (good health and well-being), SDG 5 (gender equality), SDG 7 (affordable and clean energy), SDG 10 (reduced inequalities), SDG 12 (responsible consumption and production), SDG 15 (life on land)

be beneficial for the sector as well as the 2030 Agenda for Sustainable Development. Greater awareness could be raised about the contribution of aviation to achieving the SDGs, which in turn, spur further development of their national air transport sectors. This will optimize opportunities for capacity building as well better incorporation of specific targets and actions in support of the SDGs in the aviation sector. It would also enable the sector to be able to negotiate the inclusion of indicators and targets on aviation and the SDGs should such opportunity come along.

3. **Aviation to be adequately reflected in national development plans.** The strategic integration of air transport into national development frameworks will enable aviation to be better reflected in national budgets. ICAO has developed guidance to support States with the development of aviation national planning frameworks and linkages with the national development plans. The adequate reflection as appropriate of aviation in national plans will in turn facilitate the reporting in the VNRs and create the necessary visibility on the importance of having a well-funded sector to support the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development.

Annex I: List of States Submitting VNRs to HLPF 2016-2018

- | | | |
|------------------------|------------------|------------------------|
| 1. Afghanistan | 37. Greece | 71. Panama |
| 2. Albania | 38. Guatemala | 72. Paraguay |
| 3. Andorra | 39. Guinea | 73. Peru |
| 4. Argentina | 40. Honduras | 74. Philippines |
| 5. Armenia | 41. Hungary | 75. Poland |
| 6. Australia | 42. India | 76. Portugal |
| 7. Azerbaijan | 43. Indonesia | 77. Qatar |
| 8. Bahamas | 44. Ireland | 78. Republic of Korea |
| 9. Bahrain | 45. Italy | 79. Romania |
| 10. Bangladesh | 46. Jamaica | 80. Samoa |
| 11. Belarus | 47. Japan | 81. Saudi Arabia |
| 12. Belgium | 48. Jordan | 82. Senegal |
| 13. Belize | 49. Kenya | 83. Sierra Leone |
| 14. Benin | 50. Kiribati | 84. Singapore |
| 15. Bhutan | 51. Lao People's | 85. Slovakia |
| 16. Botswana | Democratic | 86. Slovenia |
| 17. Brazil | Republic | 87. Spain |
| 18. Cabo Verde | 52. Latvia | 88. Sri Lanka |
| 19. Canada | 53. Lebanon | 89. State of Palestine |
| 20. Chile | 54. Lithuania | 90. Sudan |
| 21. China | 55. Luxembourg | 91. Sweden |
| 22. Colombia | 56. Madagascar | 92. Switzerland |
| 23. Costa Rica | 57. Malaysia | 93. Tajikistan |
| 24. Cyprus | 58. Maldives | 94. Thailand |
| 25. Czechia | 59. Mali | 95. Togo |
| 26. Denmark | 60. Malta | 96. Turkey |
| 27. Dominican Republic | 61. Mexico | 97. Uganda |
| 28. Ecuador | 62. Monaco | 98. United Arab |
| 29. Egypt | 63. Montenegro | Emirates |
| 30. El Salvador | 64. Morocco | 99. Uruguay |
| 31. Estonia | 65. Namibia | 100. Venezuela |
| 32. Ethiopia | 66. Nepal | (Bolivarian Republic |
| 33. Finland | 67. Netherlands | of) |
| 34. France | 68. Niger | 101. Viet Nam |
| 35. Georgia | 69. Nigeria | 102. Zimbabwe |
| 36. Germany | 70. Norway | |