



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

ACTIVIDADES DE LA OACI EN APOYO DE LA AGENDA 2030 DE LAS
NACIONES UNIDAS – OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

La Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones, aprobó la Resolución A39-25, Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. La Resolución demuestra cómo la consecución de los resultados de los Objetivos estratégicos de la OACI, especialmente mediante la implementación de la iniciativa de *Ningún país se queda atrás* (NCLB), contribuye significativamente a la realización de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En esta nota de estudio se presenta un informe sobre las actividades de la OACI en apoyo de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), y sobre la cooperación y alianzas con los Estados y otros organismos de las Naciones Unidas para lograr las metas conexas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- alentar a los Estados miembros a informar sobre la aviación, como elemento que propicia el desarrollo sostenible, en su revisión nacional voluntaria que se entrega en el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas;
- alentar a los Estados a que hagan referencia claramente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas en sus planes nacionales de aviación, con el fin de poner de relieve la contribución de la aviación al logro de los ODS de las Naciones Unidas y a las economías nacionales; y
- adoptar la Resolución de la Asamblea revisada que figura en el apéndice de esta nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos y todas las estrategias básicas de implantación
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-25, Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible Resolución A39-23, Iniciativa <i>Ningún país se queda atrás</i> (NCLB) A/RES/70/1, Transformando nuestro mundo: Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible C-WP/14788, Proyecto de plan de actividades de la OACI 2020-2021-2022 A40 WP/XX, Análisis de necesidades de la aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PEIDP) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075)</i>

1. ANTECEDENTES

1.1 El 1 de enero de 2016, los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible— adoptados por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas en septiembre de 2015, entraron en vigor. Estos Objetivos son un compromiso de la comunidad mundial en general para erradicar la pobreza y alcanzar un desarrollo sostenible para 2030 en todo el mundo, garantizando al mismo tiempo que nadie se quede atrás. La adopción de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas fue un logro histórico que proporcionó una visión mundial compartida hacia el desarrollo sostenible para todos. El 39º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A39-25 que refleja las medidas que han de emprender los Estados miembros de la OACI, su Consejo y la Secretaría, en relación con la contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

1.2 Desde la adopción de la Resolución A39-25, la OACI se ha dedicado firmemente a trabajar en estrecha colaboración con los Estados y otras partes interesadas a escala mundial, para contribuir a la realización de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, en particular mediante la implementación de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). La aviación proporciona conectividad, en apoyo del desarrollo socioeconómico global, especialmente en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Así, la aviación facilita el acceso mundial a las empresas, el comercio y el turismo cuando otras formas de transporte no están disponibles o resultan ineficientes. Los pronósticos indican que el volumen de tráfico aéreo se duplicará en los próximos 15 años. Esto puede generar oportunidades que podrían permitir a los Estados materializar la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

2. ACTUALIZACIÓN DE LAS CONTRIBUCIONES DE LA AVIACIÓN A LOS ODS

2.1 Promoción de los beneficios de la aviación en apoyo de los ODS

2.1.1 En sus actividades de promoción y divulgación, la OACI ha ilustrado la forma en que su trabajo con respecto a los cinco Objetivos estratégicos de la Organización respalda los ODS. Esta correlación analítica demuestra que la OACI facilita 15 de los 17 ODS. La correlación constituye un poderoso testimonio del vínculo profundo que existe entre los Objetivos estratégicos y los ODS, y está disponible en el sitio web público de la OACI en <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>.

2.1.2 Bajo el liderazgo de la OACI el sector de la aviación internacional fijó metas mundiales a las que aspira para mejorar el rendimiento anual de consumo de combustible en 2% y alcanzar el crecimiento con neutralidad de carbono a partir de 2020. Con el objetivo de alcanzar estas metas a las que aspira en apoyo de los ODS, se está logrando un avance importante en el desarrollo e implantación de una “canasta de medidas de mitigación de las emisiones de CO₂”. La canasta incluye avances en la tecnología de aeronaves, mejoras operacionales, combustibles de aviación sostenibles, y el plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), siendo el primer instrumento basado en el mercado para contrarrestar las emisiones de carbono de un gran sector de la industria a escala mundial.

2.1.3 En 2016, la OACI inició las Alianzas de la aviación para el desarrollo sostenible (APSD) para sensibilizar a los Estados, las Naciones Unidas, el sector privado, las instituciones financieras y otras partes interesadas, con respecto a la función de la aviación como catalizador de los ODS. En este marco, la OACI también invitó a unirse al Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, la Oficina de las Naciones Unidas del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (OHRLLS), el Grupo del Banco Mundial (GBM) y el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG).

Desde 2016, los miembros de las APSD han promovido la función esencial de la aviación para cumplir la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, en eventos estratégicamente seleccionados. En 2017, la OACI colaboró con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), para elaborar el informe sobre los beneficios de la aviación, que ilustra la forma en que la aviación está avanzando el progreso socioeconómico en apoyo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

2.1.4 Además, el Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), que se celebra anualmente en una región diferente, constituye una oportunidad singular para identificar necesidades, facilitar el financiamiento, promover las alianzas y compartir información y mejores prácticas, a fin de acelerar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS) a nivel nacional, en apoyo de la iniciativa NCLB y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

2.1.5 Aun cuando a la aviación no le corresponde un Objetivo específico, la comunidad internacional reconoce cada vez más la importancia del transporte aéreo como habilitador del logro de los ODS. En diciembre de 2017, la Comisión de Asuntos Económicos y Financieros de la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución sobre el fortalecimiento de los vínculos entre todos los modos de transporte para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En la resolución se reconoce la importancia de la aviación y la labor de la OACI para avanzar los ODS. Se refiere especialmente a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), y recalca que para integrar las economías globales es esencial considerar más inversión en infraestructura, el transporte intermodal y la conectividad, lo cual impulsará el crecimiento y ayudará a realizar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Con respecto al apoyo a los PEID para el logro de los ODS, la OACI actualmente lleva a cabo un análisis de las necesidades de la aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PEIDP), considerando debidamente sus vulnerabilidades, y evalúa la forma en que la aviación civil podría atenuar algunas de las dificultades de los PEIDP y respaldar su desarrollo sostenible. En el marco de la Cuestión 20 del Comité Ejecutivo (véase A40 WP/xxx), se ha presentado un informe sobre el avance al respecto.

2.1.6 Reconociendo que el transporte y la movilidad sostenibles son fundamentales para avanzar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Banco Mundial invitó a la OACI a unirse a la iniciativa de movilidad sostenible para todos [Sustainable Mobility for All (SuM4All)], que agrupa a cincuenta organizaciones y organismos líderes en el sector del transporte dedicados a respaldar las políticas y los sistemas de transporte que transformarían la movilidad a escala mundial. En 2017, SuM4All emitió el primer Informe sobre movilidad mundial y en él se da a la aviación un lugar estratégico. El informe se presentó en cuarenta de los principales medios de difusión y llegó a más de tres millones de personas.

2.1.7 En el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas, se invita anualmente a los Estados a presentar voluntariamente sus exámenes del avance a escala nacional y subnacional. Los informes sobre la marcha del examen nacional voluntario (VNR) tienen por objeto facilitar el intercambio de experiencias, con los éxitos, los desafíos y las lecciones aprendidas, para acelerar la implementación de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. Las actividades de difusión y visibilidad de la OACI en eventos cuidadosamente seleccionados, junto con su promoción continua a nivel de los asociados nacionales para que incluyan a la aviación como habilitador del desarrollo sostenible en sus informes sobre la marcha del VNR, está dando frutos. Basándose en un análisis exhaustivo de un total de 107 VNR presentados por 98 Estados miembros de las Naciones Unidas desde 2016 hasta 2018, el número de VNR en que se hace referencia a la aviación se ha más que

triplicado (de 25% a 77%). En el curso de tres años, 62 de los 98 Estados se han referido a la aviación en sus VNR, un aumento con respecto a un total de cinco Estados en 2016.

2.1.8 Entre los Estados que se refieren a la aviación en sus VNR, un número cada vez mayor conecta también dichas referencias a una gama más amplia de ODS. En todos los VNR, el número de ODS mencionados aumentó de cuatro en 2016 a ocho en 2018. Más aún, pruebas anecdóticas contundentes indican que los Estados consideran cada día más que los Objetivos estratégicos de la OACI contribuyen de manera importante a logro de los ODS. En el informe publicado en el sitio web de la OACI¹ y en el apéndice B de esta nota, figuran los casos de algunos países, de todas las siete regiones de la OACI, que tienen una fuerte conexión con los Objetivos estratégicos de la Organización. Esto demuestra que la promoción continua de la OACI con respecto a cómo la aviación respalda 15 de los 17 ODS tiene una recepción positiva en los Estados miembros. Al incluir a la aviación en los informes VNR, los Estados ponen de relieve el sólido vínculo entre la aviación y el desarrollo.

2.2 **Fortalecimiento de la aviación sostenible mediante planificación y supervisión sólidas a escala mundial, regional y nacional**

2.2.1 La Resolución A39-25 se refiere a la aplicación efectiva de los SARPS y las políticas y a la inclusión de la aviación en los planes de desarrollo nacionales², en apoyo de los ODS. La 13ª Conferencia de navegación aérea recomendó a los Estados que crearan vínculos sólidos entre los distintos planes mundiales de aviación y que en cada uno de ellos se hiciera claramente referencia a los ODS. En apoyo de este objetivo, la OACI ha elaborado orientación para que sus Estados miembros establezcan un Marco de planificación nacional para la aviación³ que garantice el desarrollo sostenible del transporte aéreo mediante la asignación de prioridades y la coordinación de la implementación de iniciativas para mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la facilitación, la capacidad y la eficiencia de sus sistemas de transporte aéreo. Este enfoque permitirá el crecimiento sostenible del transporte aéreo a escala estatal, regional y mundial, lo que se traducirá en beneficios socioeconómicos considerables, entre ellos, la predictibilidad de financiamiento para la aviación sostenible.

2.2.2 La OACI contribuye permanentemente al seguimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas, y es observadora oficial en el Grupo Interinstitucional y de Expertos sobre los Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, además de ser el organismo custodio del indicador 9.1 de los ODS – *Volúmenes de pasajeros y de carga por medio de transporte*. Como tal, la OACI tienen la oportunidad de contribuir al informe anual sobre el avance de los ODS y de proporcionar y actualizar la documentación sobre el indicador. A su vez, esto ayuda cuando se trata de financiamiento e inversiones con respecto a infraestructura de transporte y formulación de políticas que fomenten la conectividad del transporte multimodal. Con esto se prevé promover el crecimiento sostenible del sector del transporte y acomodar el aumento pronosticado en el tráfico de pasajeros y carga en las regiones en desarrollo y las economías en rápido crecimiento.

2.3 **Alianzas específicas para realizar los Objetivos de Desarrollo Sostenible**

2.3.1 Las alianzas y relaciones de colaboración son fundamentales para la misión principal de la OACI. Como foro mundial de los Estados en relación con la aviación civil internacional, la OACI fomenta proactivamente la cooperación, la colaboración y los enfoques coordinados para el logro de sus cinco Objetivos estratégicos.

¹ https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/SPCP_Docs/18April19%20VNR%20Report.pdf

² Los Estados pueden dar a sus planes y marcos nacionales distintos nombres.

³ *ibid*

2.3.2 Como se reafirma en la Resolución A39-25, en el Plan de actividades de la OACI se establece que el fortalecimiento de las alianzas es una actividad clave para incrementar la eficiencia, la eficacia y el impacto de la labor de la OACI. Con el propósito de proporcionar orientación sobre las políticas, procesos y procedimientos relativos a las actividades de la OACI en materia de alianzas, la Secretaría elaboró un marco de asociación para identificar alianzas específicas para realizar los ODS.

2.3.3 La exigente Agenda 2030 de las Naciones Unidas requiere cambios igualmente drásticos en todo el sistema de las Naciones Unidas. Para servir mejor al mundo, el sistema de las Naciones Unidas está adoptando una nueva posición que le permita lograr de mejor manera resultados a nivel de los países y en este momento está procediendo con uno de los procesos de cambio más ambiciosos y exhaustivos en el sistema de desarrollo de las Naciones Unidas en décadas. Se ha invitado a la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas, a participar en el revitalizado Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. Actualmente la Organización está evaluando los beneficios de tal participación para sus Estados miembros.

2.3.4 Las innovaciones están desempeñando una función significativa ya que ayudan a que la aviación sea más segura operacionalmente, más eficiente, económicamente viable, protegida y ecológica. Actualmente el transporte aéreo está a punto de experimentar transformaciones mayores, como el creciente uso de la tecnología de drones, la puesta en marcha de actividades autónomas, suborbitales y supersónicas, además de otras innovaciones, como la inteligencia artificial y las tecnologías de cadena de bloques. Para la OACI, en conjunto con las partes asociadas pertinentes, es de suma importancia seguir muy de cerca la evolución de estas innovaciones para responder mejor con respecto a los ODS.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La OACI invita a sus Estados miembros a reforzar sus iniciativas de promoción en apoyo de los ODS. Para acelerar la realización de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y posicionar sólidamente a la aviación como elemento habilitador de los ODS, se alienta a los Estados miembros a incluir a la aviación en sus planes nacionales de aviación. Para ilustrar la función fundamental de la aviación en la consecución de los ODS, se alienta a los Estados miembros a incluir a la aviación en sus exámenes nacionales voluntarios en el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible.

APÉNDICE A

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

40/xx: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

Reconociendo que el transporte aéreo actúa como catalizador del desarrollo sostenible y constituye un enlace vital imprescindible para los países menos adelantados (PMA), y en especial para que los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) se conecten con el resto del mundo;

Reconociendo que la conectividad aérea reviste la más alta importancia para la cohesión económica, social y territorial de los Estados miembros y sus habitantes;

Reconociendo que los beneficios que posibilita el transporte aéreo sólo pueden materializarse si los Estados disponen de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y ambientalmente racional;

Considerando que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) apunta a ayudar a los Estados en la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes, políticas y programas de la OACI, así como solucionar las preocupaciones significativas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación para garantizar que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*), que incluye 17 objetivos universales y transformativos y 169 metas conexas que equilibran las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible;

Recordando que, por su alcance y ambición, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere de una alianza mundial que reúna a gobiernos, el sector privado, la sociedad civil, el sistema de las Naciones Unidas y otras instancias para movilizar todos los recursos disponibles para su consecución;

Considerando que la consecución de los objetivos estratégicos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente que se ha fijado la OACI contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS);

Reconociendo que el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas, es el principal escenario donde los Estados, mediante los exámenes nacionales voluntarios (VNR), proporcionan una actualización sobre el avance anual y los desafíos que plantea la implementación para la consecución de los ODS a escala nacional;

Reconociendo la importancia de contar con marcos mundiales en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en los marcos mundiales;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo, el comercio, el turismo y otros ámbitos de desarrollo económico a escala nacional, regional y mundial, así como en la facilitación de la prestación de socorro humanitario y las respuestas en casos de desastre, crisis y emergencias de salud pública;
 2. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluyendo a las autoridades pertinentes que no pertenecen al sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las instancias pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS;
 3. *Insta* a los Estados miembros a informar acerca de la aviación, como habilitador del desarrollo sostenible, en sus VNR estableciendo los vínculos con los otros ODS pertinentes;
 4. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus planes nacionales referencias claras a los ODS de las Naciones Unidas, con el propósito de poner de relieve la contribución de la aviación a los ODS de las Naciones Unidas y las economías nacionales;
 5. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y de las políticas y a la vez incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;
 6. *Encarga* a la Secretaria General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, los PDSL, y los PEID que se identifican en el marco de las Naciones Unidas en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia dirigidos a mejorar los sistemas de transporte aéreo;
 7. *Encarga* a la Secretaria General que mantenga el seguimiento y análisis, cuando corresponda, de las contribuciones al logro de los ODS mediante la ejecución de los Objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;
 8. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que la OACI participe, cuando corresponda y de acuerdo con sus Objetivos estratégicos, en mecanismos apropiados creados para respaldar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de modo que los Estados miembros reconozcan y le den la prioridad correspondiente a la aviación en sus planes de desarrollo;
 9. *Pide* a la Secretaria General que refuerce las alianzas existentes y cree otras nuevas con los Estados miembros, la industria de la aviación, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las entidades financieras los donantes y otras instancias para asistir a los Estados miembros en el mejoramiento de sus sistemas de transporte aéreo con miras a contribuir, por consiguiente a la consecución de los ODS; y
 10. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A39-25 sobre la Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible.
-

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 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.

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

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.

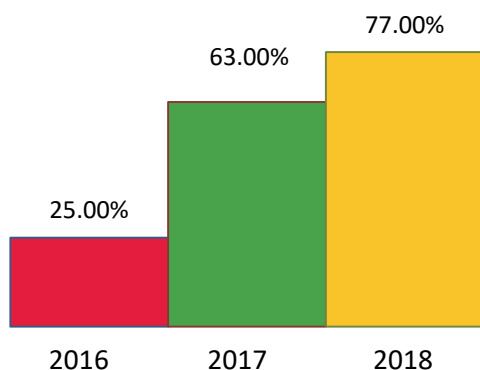


FIGURE 1: Rate of Reference to Aviation Sector in 2016-2018 VNRs

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

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

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) 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

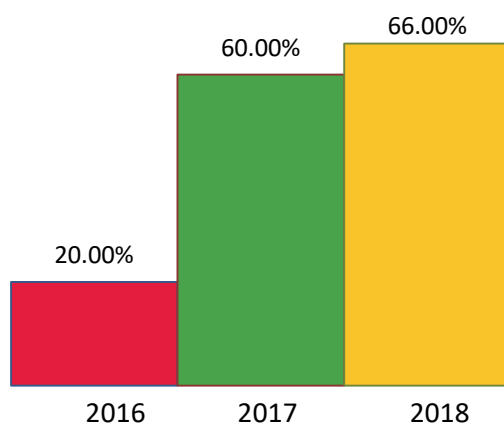


FIGURE 2: Share of VNRs with Aviation References to SDGs in 2016-2018 VNRs

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 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.

11, 13, 14, 16, and 17) (Figure 3) indicating that aviation increasingly is becoming a catalyst for achieving the 2030 Agenda for Sustainable Development.

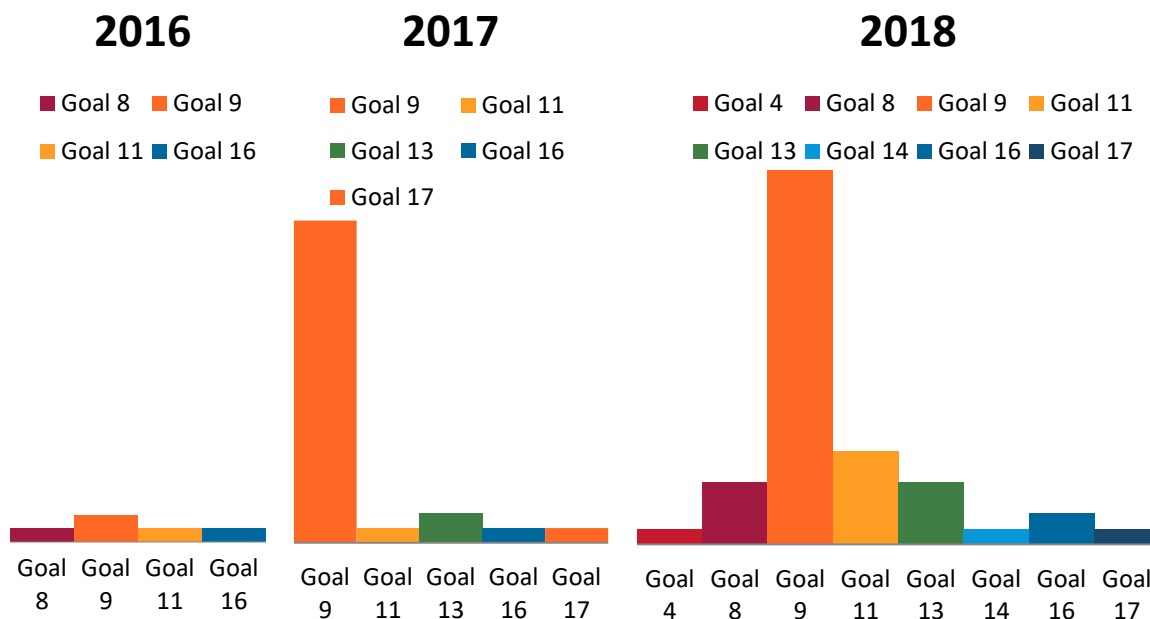


FIGURE 3: VNRs with Aviation References to Specific SDG per Year

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.

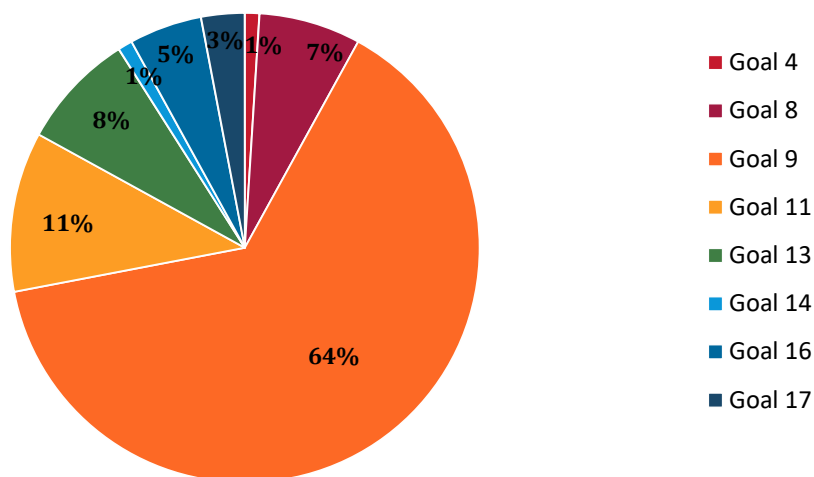


FIGURE 4: Share of Total Number of References to SDG Linkages 2016-2018

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

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)

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 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 | |