

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Question 21 : Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 – Objectifs de développement durable (ODD)

ACTIVITÉS DE L'OACI À L'APPUI DU PROGRAMME DES NATIONS UNIES
À L'HORIZON 2030 – OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 39^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A39-25, Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, qui démontre comment la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier par la mise en œuvre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), contribue de manière significative à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030. La présente note de travail rend compte des activités de l'OACI à l'appui du Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 – Objectifs de développement durable (ODD), ainsi que de la coopération et des partenariats avec des États et d'autres organes des Nations Unies en vue de l'atteinte des cibles connexes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États membres à rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leur examen national volontaire présenté au Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable ;
- b) encourager les États à inclure des références claires aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies dans leurs plans nationaux relatifs à l'aviation, dans le but de montrer la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales ;
- c) adopter la Résolution révisée de l'Assemblée, qui figure dans l'Appendice à la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'ensemble des objectifs stratégiques et des stratégies d'exécution de soutien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note de travail seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire 2020-2022 et/ou en provenance de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolution A39-25, Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 Résolution A39-23, Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) A/RES/70/1, Transformer notre monde: le Programme de développement durable à l'horizon 2030 C-WP/14788, Projet de plan d'activités de l'OACI pour 2020-2021-2022 A40-WP/XX, Analyse des besoins en aviation des petits États insulaires en développement du Pacifique Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (en date du 6 octobre 2016)

1. HISTORIQUE

1.1 Les 17 objectifs de développement durable (ODD) du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 — que tous les États membres des Nations Unies ont adoptés en septembre 2015 — sont entrés officiellement en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Ces objectifs constituent un engagement de la part de l'ensemble de la communauté mondiale à éradiquer la pauvreté et à faire du développement durable une réalité dans le monde d'ici 2030, tout en veillant à ce que personne ne soit laissé de côté. L'adoption du Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 a été un jalon marquant, qui s'accompagnait d'une vision mondiale commune du développement durable pour tous. La 39^e Assemblée a adopté la Résolution A39-25 qui énonce les mesures devant être prises par les États membres de l'OACI, son Conseil et son Secrétariat relativement à la contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030.

1.2 Depuis que la Résolution A39-25 a été adoptée, l'OACI s'est engagée sans réserve à coopérer étroitement avec les États et d'autres parties prenantes mondiales afin de contribuer à la mise en œuvre du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, en particulier par le déploiement de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). L'aviation procure une connectivité qui soutient le développement socioéconomique mondial, en particulier dans les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID). Elle facilite de ce fait l'accès mondial aux affaires, au commerce et au tourisme quand d'autres modes de transport risquent d'être non disponibles ou inefficaces. Selon les prévisions, le trafic aérien doublera au cours des 15 prochaines années, ouvrant ainsi des perspectives qui pourraient permettre aux États de mettre en œuvre le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030.

2. MISE À JOUR SUR LES CONTRIBUTIONS DE L'AVIATION À L'ATTEINTE DES ODD

2.1 Promotion des avantages de l'aviation à l'appui des ODD

2.1.1 Dans le cadre de ses initiatives de promotion et de sensibilisation, l'OACI montre comment les travaux qu'elle mène relativement à ses cinq objectifs stratégiques soutiennent les ODD. Cette mise en correspondance analytique – qui peut être consultée sur le site web public de l'OACI à <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>, démontre que l'OACI facilite 15 des 17 ODD et révèle très clairement à quel point les objectifs stratégiques et les ODD sont intimement liés.

2.1.2 Sous la direction de l'OACI, le secteur de l'aviation internationale a établi d'ambitieux objectifs collectifs mondiaux afin d'améliorer le rendement du carburant de 2 pour cent par an et d'atteindre une croissance neutre en carbone à compter de 2020. Afin d'atteindre ces objectifs ambitieux mondiaux à l'appui des ODD, des progrès importants sont réalisés dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un « panier de mesures d'atténuation du CO₂ ». Celui-ci comprend des percées au chapitre des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles, des carburants d'aviation durables ainsi que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale – (CORSIA), le tout premier instrument basé sur le marché visant à réduire les émissions de carbone d'un secteur majeur de l'industrie au niveau mondial.

2.1.3 En 2016, l'OACI a lancé les Partenariats de l'aviation pour le développement durable afin de sensibiliser les États, les Nations Unies, le secteur privé, ainsi que les institutions financières et d'autres parties prenantes au rôle de l'aviation comme catalyseur pour les ODD. L'OACI en a profité

pour inviter également le Département des affaires économiques et sociales (DESA) des Nations Unies, le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (OHRLLS), le Groupe de la Banque mondiale (WBG) et le Groupe d'action du transport aérien (ATAG) à se joindre aux Partenariats. Depuis 2016, les membres des Partenariats de l'aviation pour le développement durable font la promotion du rôle essentiel de l'aviation dans la réalisation du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 à l'occasion d'événements soigneusement choisis. En 2017, l'OACI a collaboré avec le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) pour élaborer le Rapport sur les retombées positives de l'aviation, qui témoigne de la manière dont l'aviation favorise le progrès socioéconomique à l'appui des ODD.

2.1.4 De plus, le Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF), organisé chaque année dans une région différente, constitue une excellente occasion de recenser les besoins, de favoriser le financement, de privilégier les partenariats et d'échanger des informations et des meilleures pratiques, afin d'accélérer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI sur le plan national, à l'appui de l'initiative NCLB et du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

2.1.5 Bien que l'aviation n'ait pas d'objectif en propre, la communauté internationale reconnaît de plus en plus l'importance du transport aérien comme catalyseur pour l'atteinte des ODD. En décembre 2017, le Comité économique et financier de l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé une résolution visant à renforcer les liens entre tous les modes de transport afin d'atteindre les objectifs de développement durable. La résolution reconnaît l'importance de l'aviation et des travaux de l'OACI pour promouvoir les ODD. Elle met tout particulièrement l'accent sur les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID), et souligne qu'il est essentiel d'accroître les investissements dans les infrastructures, les transports intermodaux et la connectivité pour intégrer les économies mondiales, ce qui favorisera la croissance et aidera à la réalisation des objectifs de développement durable. En ce qui concerne le soutien apporté aux PEID pour la réalisation des ODD, l'OACI effectue actuellement une analyse des besoins en matière d'aviation pour les petits États insulaires en développement du Pacifique, en tenant dûment compte des vulnérabilités de ces derniers, afin de déterminer comment l'aviation civile pourrait atténuer certaines des difficultés propres à ces États et soutenir leur développement durable. Un rapport d'avancement a été présenté au titre du point 20 de l'ordre du jour du Comité exécutif (voir la note de travail A40 WP/xxx).

2.1.6 Étant donné que le transport et la mobilité durables sont essentiels à la promotion du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, la Banque mondiale a invité l'OACI à se joindre à l'Initiative Mobilité Durable Pour Tous (SuM4All) – un groupe de 50 organisations et agences importantes dans le secteur du transport engagées à soutenir des politiques et des réseaux de transport qui transformeraient la mobilité à l'échelle mondiale. En 2017, l'Initiative Sum4All a diffusé le tout premier rapport sur la mobilité dans le monde, dans lequel l'aviation occupe une place stratégique. Relayé par 40 grands organes de presse, le rapport a trouvé un écho auprès de plus de trois millions de personnes.

2.1.7 Pendant le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable, les États sont invités chaque année à présenter volontairement leurs examens des progrès accomplis sur les plans national et infranational. Les rapports d'avancement établis dans le cadre de l'examen national volontaire visent à faciliter le partage des expériences, notamment les succès, les défis et les enseignements, dans le but d'accélérer la mise en œuvre du Programme des Nations Unies à l'horizon 2030. La sensibilisation à l'égard de l'OACI et sa visibilité à des événements choisis avec soin,

de même que la promotion constante qu'elle fait auprès des parties prenantes nationales afin d'inclure l'aviation en tant que catalyseur du développement durable dans leurs rapports d'avancement relatifs à l'examen national volontaire donnent des résultats plus que concluants. Selon une analyse exhaustive de 107 examens nationaux volontaires soumis par 98 États membres des Nations Unies de 2016 à 2018, le nombre d'examens faisant référence à l'aviation a plus que triplé (leur proportion est passée de 25 % à 77 %). En l'espace de trois ans, 62 des 98 États ont mentionné l'aviation dans leurs examens nationaux volontaires – soit cinq États de plus qu'en 2016.

2.1.8 Parmi les États mentionnant l'aviation dans leurs examens nationaux volontaires, un nombre croissant l'associe également à un plus grand éventail d'ODD. Le nombre d'ODD dont il est fait mention dans tous les examens nationaux volontaires est passé de quatre en 2016 à huit en 2018. En outre, de solides preuves empiriques montrent que les États considèrent de plus en plus que les objectifs stratégiques de l'OACI contribuent de manière importante à l'atteinte des ODD. Le rapport qui se trouve sur le site web de l'OACI¹ et en Appendice B à la présente note décrit des cas de pays, dans les sept régions de l'OACI, qui affichent un lien étroit avec les objectifs stratégiques de l'OACI, ce qui témoigne que les États membres accueillent favorablement la promotion continue que fait l'OACI de la façon dont l'aviation soutient 15 des 17 ODD. En incluant l'aviation dans leurs rapports d'examen national volontaire, les États font ressortir le lien étroit qui existe entre ce secteur et le développement.

2.2 **Renforcement de l'aviation durable grâce à une planification et à une surveillance robustes sur les plans mondial, régional et national**

2.2.1 La Résolution A39-25 de l'Assemblée fait référence à la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) et des politiques, ainsi qu'à l'inclusion de l'aviation dans les plans nationaux de développement², à l'appui des ODD. La 13^e Conférence de navigation aérienne a recommandé aux États d'établir des liens cohésifs entre les différents plans mondiaux de l'aviation et de faire clairement référence aux ODD dans chacun d'eux. Afin de soutenir cet objectif, l'OACI a élaboré des orientations afin que ses États membres établissent un Cadre national de planification de l'aviation³ qui assure le développement durable du transport aérien en priorisant et en coordonnant la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité, de la sûreté, de la facilitation, de la capacité et de l'efficacité de leurs systèmes de transport aérien. Cette approche favorisera la croissance durable du transport aérien sur les plans national, régional et mondial, qui apportera d'importants avantages socioéconomiques, notamment une plus grande prévisibilité du financement de l'aviation durable.

2.2.2 L'OACI contribue en permanence aux efforts de surveillance du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, et elle est un observateur officiel du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable, ainsi que de l'agence responsable de l'indicateur ODD 9.1.2, *Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport*. À ce titre, l'OACI a l'occasion de contribuer au rapport d'avancement annuel mondial sur les ODD, et de fournir et de mettre à jour les documents sur l'indicateur. Ce qui est utile pour justifier le financement et les investissements des infrastructures de transport, et formuler des politiques qui favorisent la connectivité du transport multimodal. Tout cela devrait promouvoir la croissance durable du secteur du transport et permettre la prise en charge de l'augmentation prévue du trafic de passagers et de fret dans les régions en développement et les économies très porteuses.

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

² Les États peuvent utiliser une terminologie différente pour définir les plans et les cadres nationaux.

³ Ibid.

2.3 **Partenariats ciblés pour la réalisation des objectifs de développement durable**

2.3.1 Les partenariats et les collaborations sont au cœur de la mission centrale de l'OACI. En tant que tribune mondiale des États pour l'aviation civile internationale, l'OACI encourage d'une manière proactive la coopération, la collaboration et des approches coordonnées pour atteindre ses cinq objectifs stratégiques.

2.3.2 L'objectif de « renforcer les partenariats » souligné dans la Résolution A39-25 est identifié dans le plan d'activités de l'OACI comme une activité essentielle pour améliorer l'efficacité, l'efficacité et l'incidence des travaux de l'OACI. Le Secrétariat, qui vise à fournir des orientations sur les politiques, les processus et les procédures reliés aux activités de partenariat de l'OACI, a élaboré un cadre de partenariat afin de déterminer des partenariats ciblés pour l'atteinte des ODD.

2.3.3 L'ambitieux Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 exige aussi des changements radicaux à l'échelle du système des Nations Unies. Afin de mieux servir le monde, le système des Nations Unies est en train de se repositionner pour obtenir de meilleurs résultats au niveau des pays, et il fait actuellement l'objet d'un processus de changement parmi les plus ambitieux et les plus complets que le système de développement des Nations Unies a connu depuis des décennies. L'OACI a été invitée, en tant qu'agence spécialisée des Nations Unies, à se joindre au Groupe des Nations Unies sur le développement durable redynamisé. Elle est en train d'évaluer les avantages d'un tel partenariat pour ses États membres.

2.3.4 Les innovations jouent un rôle important, car elles aident l'aviation à améliorer sa sécurité, à être plus efficace, économiquement viable, sûre et respectueuse de l'environnement. Aujourd'hui, le transport aérien est sur le point de connaître de profondes transformations, notamment le déploiement accru de la technologie des drones, le lancement d'activités autonomes, suborbitales et supersoniques, ainsi que d'autres innovations comme l'intelligence artificielle et les technologies de chaînes de blocs. Il est primordial que l'OACI, en partenariat avec les parties prenantes appropriées, suive de très près ces éléments nouveaux afin de mieux réaliser les objectifs de développement durable.

3. **CONCLUSION**

3.1 L'OACI invite ses États membres à intensifier leurs efforts de promotion à l'appui des ODD. Les États membres sont encouragés à faire référence à ces derniers dans leurs plans nationaux relatifs à l'aviation afin d'accélérer l'exécution du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et de positionner clairement l'aviation en tant que catalyseur des ODD. Les États membres sont invités à inclure l'aviation dans leurs examens nationaux volontaires lors du Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable pour montrer le rôle essentiel de l'aviation dans la réalisation des ODD.

APPENDICE A
PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

40/xx : Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

L'Assemblée,

Reconnaissant que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu'il constitue pour les pays les moins avancés (PMA), et en particulier pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID), un lien vital avec le reste du monde,

Reconnaissant que la connectivité du transport aérien est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations,

Reconnaissant que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental,

Considérant que l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) vise à aider les États à mettre en œuvre de manière efficace les normes et pratiques recommandées (SARP), plans, politiques et programmes de l'OACI ainsi qu'à résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté pour faire en sorte que tous les États puissent retirer les avantages socioéconomiques considérables du transport aérien,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le programme intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles qui mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable,

Rappelant que l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre,

Considérant que la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

Reconnaissant que le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable est la tribune principale où les États font le point, par l'intermédiaire des examens nationaux volontaires, sur les progrès et les défis annuels de la mise en œuvre en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) à un niveau national,

Reconnaissant l'importance des cadres mondiaux pour soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

1. *Prie instamment* les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique ;
2. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD ;
3. *Prie instamment* les États membres de rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leurs examens nationaux volontaires, en établissant des liens avec d'autres ODD pertinents ;
4. *Encourage* les États membres à inclure des références claires aux ODD des Nations Unies dans leurs plans nationaux pertinents, l'objectif étant de montrer la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales ;
5. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques d'une manière efficace, tout en incluant et priorisant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement appuyés par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD ;
6. *Charge* le Secrétaire général de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;
7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à suivre et à examiner, le cas échéant, la contribution à la réalisation des ODD qu'apporte la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des programmes des travaux de l'OACI ;
8. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour que l'aviation soit prise en compte et considérée en priorité par les États membres dans leurs plans de développement ;
9. *Demande* au Secrétaire général de renforcer les partenariats existants et de créer de nouveaux partenariats avec les États membres, l'industrie aéronautique, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres acteurs afin d'aider les États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer ainsi à la réalisation des ODD ;
10. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A39-25 sur le Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 – Objectifs de développement durable.

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. Expect 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.

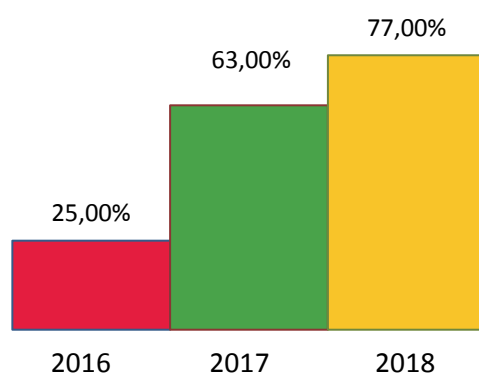


FIGURE 1: Rate of Reference to Aviation Sector in 2016-2018 VNRs

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 statistics illustrating progress made in aviation. For example, Denmark (2017) and Nigeria (2017)

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 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

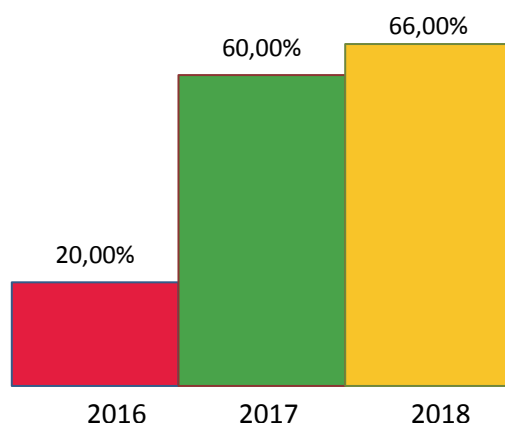


FIGURE 2: Share of VNRs with Aviation References to SDGs in 2016-2018 VNRs

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.

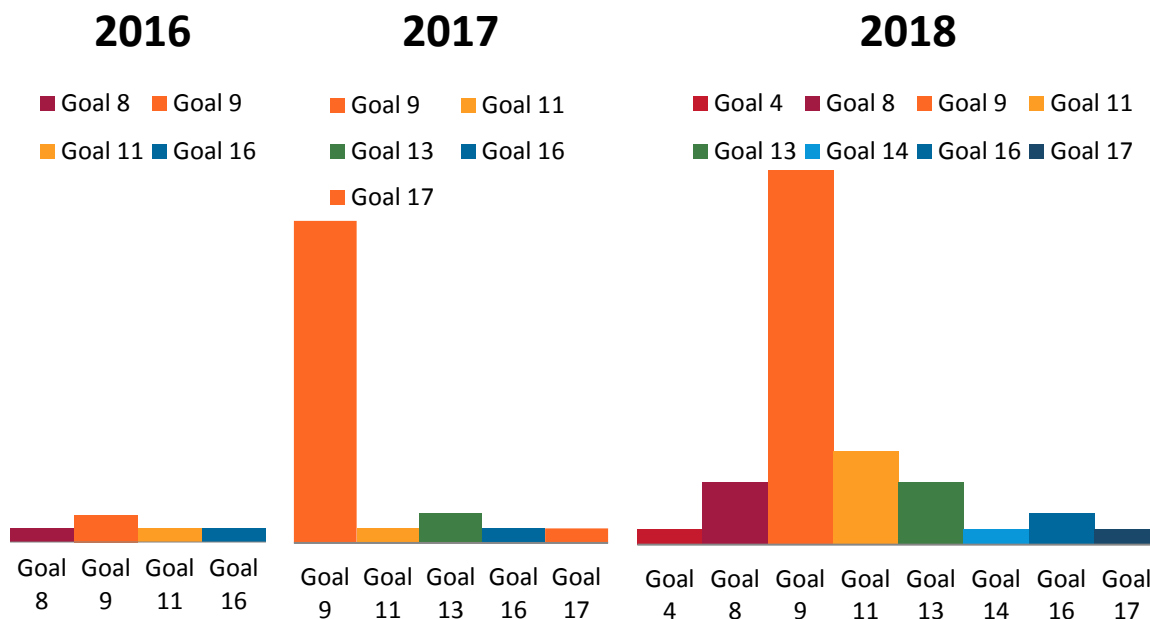


FIGURE 3: VNRs with Aviation References to Specific SDG per Year

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.

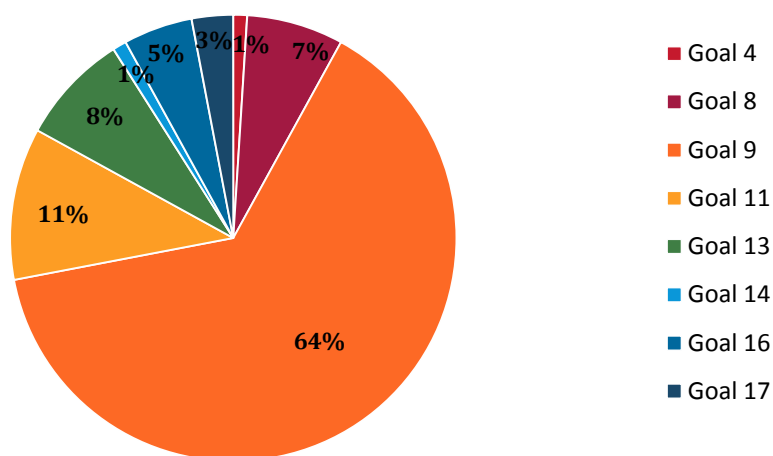


FIGURE 4: Share of Total Number of References to SDG Linkages 2016-2018

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 aviation is intertwined with 2030 Agenda for Sustainable Development should continuously be highlighted.

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)

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
Democratic
Republic | 85. Slovakia |
| 16. Botswana | 52. Latvia | 86. Slovenia |
| 17. Brazil | 53. Lebanon | 87. Spain |
| 18. Cabo Verde | 54. Lithuania | 88. Sri Lanka |
| 19. Canada | 55. Luxembourg | 89. State of Palestine |
| 20. Chile | 56. Madagascar | 90. Sudan |
| 21. China | 57. Malaysia | 91. Sweden |
| 22. Colombia | 58. Maldives | 92. Switzerland |
| 23. Costa Rica | 59. Mali | 93. Tajikistan |
| 24. Cyprus | 60. Malta | 94. Thailand |
| 25. Czechia | 61. Mexico | 95. Togo |
| 26. Denmark | 62. Monaco | 96. Turkey |
| 27. Dominican Republic | 63. Montenegro | 97. Uganda |
| 28. Ecuador | 64. Morocco | 98. United Arab
Emirates |
| 29. Egypt | 65. Namibia | 99. Uruguay |
| 30. El Salvador | 66. Nepal | 100. Venezuela
(Bolivarian Republic
of) |
| 31. Estonia | 67. Netherlands | 101. Viet Nam |
| 32. Ethiopia | 68. Niger | 102. Zimbabwe |
| 33. Finland | 69. Nigeria | |
| 34. France | 70. Norway | |