



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

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

**AGENDA 2030 DE LAS NACIONES UNIDAS —  
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En su 40º período de sesiones, la Asamblea de la OACI aprobó la Resolución A40-21, *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 *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB), contribuye significativamente al cumplimiento de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas 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), así como sobre la cooperación y alianzas con los Estados y otros organismos de las Naciones Unidas para lograr las metas conexas.

**Decisión del Consejo:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia de la solidaridad internacional y de las alianzas y mecanismos multilaterales para apoyar una recuperación económica inclusiva, sostenible y resiliente que promueva el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional e impulse la consecución de los ODS;
- b) alentar a los Estados miembros a que proporcionen más apoyo a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), en particular a través de la asistencia para el desarrollo, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular;
- y
- c) adoptar la resolución revisada de la Asamblea que figura en el apéndice de esta nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI que se indican en esta nota de estudio han de emprenderse según se disponga de recursos del presupuesto del Programa Regular para 2023-2025 y/o de contribuciones extrapresupuestarias conforme a las orientaciones del plan de actividades de la OACI para 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	Resolución A40-21, 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, Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible Plan de actividades de la OACI para 2023-2024-2025 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una aviación civil internacional segura, protegida, eficiente, viable y sostenible es la piedra angular del desarrollo socioeconómico del mundo, especialmente en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). La pandemia de COVID-19 causó perturbaciones enormes y sin precedentes del transporte de personas y carga, lo que a su vez puso un freno al crecimiento económico.

1.2 Como consecuencia de la pandemia, el progreso registrado en numerosas áreas relacionadas con el desarrollo sostenible se interrumpió o retrocedió, lo que agravó las dificultades para alcanzar los ODS en el *Decenio para la Acción*. No obstante, el sector de la aviación sigue siendo un habilitador esencial de los 17 ODS y las 169 metas de la Agenda 2030, y sirve de apoyo al Decenio para la Acción. Un análisis de correlación de la forma en que la labor de la OACI para alcanzar sus objetivos estratégicos apoya la consecución de los ODS sirve de poderoso testimonio de la profunda interconexión entre los objetivos estratégicos de la Organización y los ODS<sup>1</sup>. Otros recursos, como el Informe sobre los beneficios de la aviación<sup>2</sup> y el informe del ATAG titulado *Benefits Beyond Borders*<sup>3</sup>, consolidan el mensaje general acerca de la contribución de la aviación a la consecución de los objetivos de la Agenda 2030.

1.3 En consonancia con la Resolución A40-21 de la Asamblea, *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*, y movida por la urgencia y las aspiraciones del Decenio para la Acción, la OACI continúa firmemente comprometida a trabajar en estrecha colaboración con los Estados y otras partes interesadas para apoyar la realización de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En el marco de la Agenda 2030, la OACI participa en el Grupo Interinstitucional de Expertos sobre los Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en calidad de observadora oficial, y tiene a su cargo la vigilancia del indicador global 9.1.2, Volúmenes de pasajeros y de carga por medio de transporte. Los datos y el análisis que la OACI proporciona se reflejan en el informe mundial anual sobre el avance de los ODS y en la plataforma en línea de las Naciones Unidas para el seguimiento del progreso hacia los ODS.

## 2. NOVEDADES SOBRE 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 2020, la pandemia de COVID-19 impuso una paralización casi total y sin precedentes del transporte aéreo internacional. La OACI reunió a sus 193 Estados miembros con otras partes interesadas del sector de la aviación que, en un esfuerzo conjunto, dieron muestras de una colaboración internacional entre distintos sectores que culminó con la serie de informes y orientaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), del Consejo de la OACI, para “reconectar al mundo”.

2.1.2 Reconociendo la importancia de la aviación en los esfuerzos mundiales para recuperarse de la pandemia de COVID-19, se invitó a la OACI a participar en las reuniones del Comité Ejecutivo (EC) y del Comité de Adjuntos (DC) de las Naciones Unidas celebradas en junio y julio de 2020. En dichas reuniones la OACI propuso un conjunto de recomendaciones que desembocaron en la inclusión de la perspectiva de la aviación civil en el informe de políticas del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la COVID-19 y la transformación del turismo, publicado en agosto de 2020.

2.1.3 Además, la OACI participó en la segunda Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre el Transporte Sostenible, que tuvo lugar en Beijing, China, en octubre de 2021, y también lo hizo

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>.

<sup>2</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>.

<sup>3</sup> <https://aviationbenefits.org/>.

activamente en fases sustantivas de preparación de la conferencia, con aportes al informe interinstitucional del evento, así como con notas conceptuales temáticas. Cerca de 1 000 representantes de más de 130 gobiernos, el sistema de las Naciones Unidas y otras partes interesadas hicieron acto de presencia, y miles más de todo el mundo participaron virtualmente. Siete jefes/as de Estado y de Gobierno intervinieron durante la Conferencia, al igual que 44 ministras/os y otras/os representantes gubernamentales de alto nivel.

2.1.4 Desde la adopción de la Resolución A40-21, la OACI ha continuado contribuyendo con los exámenes temáticos del foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible (FPAN), que se celebra anualmente bajo los auspicios del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC). En 2021, se invitó a la OACI a organizar un evento paralelo en el marco del FPAN para resaltar la importancia de la reanudación y recuperación sostenibles y resilientes de la aviación para la recuperación de la economía mundial, incluidos los viajes, el comercio y el turismo.

2.1.5 La activa participación de la OACI en diversos foros y publicaciones e informes a cargo de las Naciones Unidas han brindado oportunidades para llevar a cabo una promoción más contundente de los ODS y para inspirar la ejecución expedita de medidas en la industria de la aviación. La OACI pronunció discursos en varios eventos de alto perfil relacionados con la industria del transporte, y habló sobre la importancia de la aviación y de las actividades de la OACI en apoyo al desarrollo sostenible en iniciativas de las principales entidades, entre ellas organismos de las Naciones Unidas, el Foro Económico Mundial, el Consorcio de Movilidad Sostenible para Todos (SuM4All), así como en instituciones del sector privado y centros de investigación. Las declaraciones conjuntas, la participación en grupos de trabajo y la conclusión de arreglos con entidades de las Naciones Unidas, en el contexto de la pandemia de COVID-19, con organismos como la Unión Postal Universal (UPU), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), para solo nombrar algunos, fueron acciones clave para abogar por el papel de la aviación en los esfuerzos de recuperación frente a la COVID-19.

## **2.2 Fortalecimiento de las alianzas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los objetivos estratégicos de la OACI**

2.2.1 La misma Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es una alianza mundial en pro del desarrollo que se aspira cumplir en los ámbitos económico, social y ambiental. Como se reafirma en la Resolución A40-21, la OACI considera que las alianzas son sólidos instrumentos de habilitación que ayudan de manera significativa a la Organización a acelerar e intensificar sus esfuerzos por incrementar la eficiencia, la eficacia y la repercusión de su labor.

2.2.2 Para el trienio 2020-2022 se contaban 38 resoluciones vigentes de la Asamblea que hacían referencia al aumento de la cooperación, la coordinación y la colaboración con asociados y partes interesadas. Las alianzas aumentan las eficiencias y pueden generar posibles ahorros de costos y economías de escala, optimizar el uso de los recursos, evitar la duplicación y permitir la ampliación del alcance de nuestro trabajo técnico y nuestros conocimientos especializados. Las alianzas son de particular importancia para la movilización satisfactoria de recursos. En respuesta a varias evaluaciones internas y una auditoría externa, y dado el énfasis acordado por la Asamblea y el Consejo, se logró un progreso importante en cuanto a la manera en que la OACI aborda cuestiones relacionadas con la formación y gestión de alianzas con miras a incrementar la transparencia, la buena gobernanza y la rendición de cuentas, tras la producción del texto de orientación sobre el marco de alianzas de la OACI y las *Instrucciones del Secretario General (GSI) sobre acuerdos, memorandos de acuerdo (MoU) y arreglos similares*. El texto de orientación, que complementa la *Política de la OACI sobre las interacciones con partes externas* y las GSI revisadas, ofrece orientación interna al personal de la Secretaría sobre las políticas, procesos y procedimientos relacionados con las actividades relacionadas con las alianzas.

2.2.3 Además, en 2021 se registró el lanzamiento de la Plataforma de Alianzas de la OACI. La plataforma sirve de repositorio orgánico de las asociaciones y relaciones de colaboración de la OACI. La base de datos consolidada incluye los perfiles de las alianzas por objetivo estratégico, área funcional y tipo de acuerdo.

2.2.4 Como parte de las actividades permanentes de la OACI relacionadas con las alianzas y colaboraciones en respaldo a la misión central de la Organización, se facilitaron nuevas asociaciones entre la OACI y destacadas entidades del sistema de las Naciones Unidas y otras partes interesadas, entre las que cabría mencionar los acuerdos con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), el Programa Mundial de Alimentos (PMA), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y el Foro Económico Mundial. Muchas de las actividades de la OACI en el ámbito de las alianzas durante este período se centraron en las respuestas a la COVID-19 y los esfuerzos de recuperación y apuntaron hacia el aumento de las capacidades de respuesta, divulgación y promoción de la OACI, así como la creación de oportunidades de financiamiento.

2.2.5 Tras recibir la invitación para unirse al Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible (GNUDS), y en consonancia con la Resolución A40-21, la Secretaría de la OACI ha sostenido conversaciones con la Oficina de Coordinación del Desarrollo (OCD) de las Naciones Unidas, así como con algunos de sus miembros para evaluar diversas consideraciones relativas a la participación de la OACI en este grupo. El GNUDS es el foro de alto nivel para la formulación de políticas y la toma de decisiones de forma conjunta, y orienta, apoya y supervisa la coordinación de las operaciones de desarrollo en 162 países y territorios. La afiliación al GNUDS brinda acceso al fondo fiduciario multipartito de las Naciones Unidas, un fondo multimillonario que facilita la ejecución de programas en apoyo a los ODS en PMA, PDSL y PEID. En la actualidad, el GNUDS reúne a 36 entidades de las Naciones Unidas y organizaciones conexas que trabajan de forma conjunta para producir resultados en pro del desarrollo sostenible. La interacción de la OACI con este grupo podría conducir a la inclusión de la Organización y la aviación en deliberaciones y trabajos pertinentes sobre la formulación de estrategias y políticas de las Naciones Unidas de una forma más sistemática.

2.2.6 Además, es importante no perder de vista la importancia de la innovación en la aviación para propulsar alianzas eficaces en beneficio de la industria aeronáutica. En tal sentido, la organización del Foro Consultivo OACI-Industria (ICF) y su reunión inaugural, así como la segunda reunión del ICF sobre combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustible de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF), que tuvieron lugar en 2021 y 2022, respectivamente, representan medidas novedosas pero cruciales para interactuar con partes interesadas de la industria dirigidas a determinar cuáles son las dificultades más importantes que enfrenta la industria en materia de innovación.

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

2.3.1 En 2019, la Secretaría preparó proyectos de orientación para que los Estados establecieran un marco de planificación de la aviación nacional como instrumento de coordinación, priorización y gestión del desarrollo de sus respectivos sistemas de transporte aéreo de una manera congruente y sostenible. El marco reúne los componentes esenciales de un Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP), cuya finalidad es ocuparse de la interacción de varios aspectos de la aviación a nivel estatal, como la capacidad y la eficiencia, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo, e incluye una reseña de los vínculos con otros procesos de planificación a nivel nacional, regional y mundial para asegurarse de que la implementación sea compatible con los objetivos generales de desarrollo nacional del Estado.

2.3.2 Tras la formulación de las orientaciones mencionadas, la OACI procedió a desarrollar y poner en marcha el proyecto de preparación e impartición de un nuevo curso OACI sobre la elaboración de

un plan maestro de aviación civil (CAMP). Este acuerdo permite impartir instrucción de calidad basada en las competencias a las personas responsables del desarrollo sostenible dentro de la administración de aviación civil y otras entidades gubernamentales para formular CAMP que promuevan el desarrollo integral y sostenible del sistema de aviación del Estado de una manera congruente con sus objetivos de desarrollo económico y social y con la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. A la luz de lo acontecido con la pandemia de COVID-19, la Secretaría está actualizando la orientación sobre el marco de planificación de la aviación nacional en torno a planes de resiliencia y preparación.

2.3.3 Además, con el respaldo del Consejo y de la 39ª Asamblea, la Secretaría de la OACI realizó en 2019 un análisis de las necesidades de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PEIDP) en materia de aviación. Desde la publicación del análisis, se ha preparado una hoja de ruta con base en las recomendaciones formuladas en el informe, y se continúa trabajando en la ejecución de varias medidas indicadas en la hoja.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 A fin de abogar de forma más contundente por las interrelaciones entre el fortalecimiento de los sistemas de transporte aéreo y el cumplimiento de la Agenda 2030, la OACI invita a sus Estados miembros a continuar posicionando a la aviación como habilitadora de los ODS y a incluir referencias a estos objetivos en sus planes nacionales de aviación. Se alienta a los Estados miembros a que aprovechen la oportunidad para presentar sus exámenes nacionales voluntarios en el foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible e incluir a la aviación en sus informes al foro.

3.2 También se alienta a los Estados miembros a considerar la posibilidad de proporcionar mayor apoyo a los PMA, los PDSL y los PEID, en particular a través de la asistencia para el desarrollo, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular en el contexto de la aviación, en consonancia con las resoluciones de la Asamblea A40-21 y A40-22, *Movilización de recursos*.

-----



## APÉNDICE

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

**A40-21A41-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 u sus poblaciones;

*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 eficaz de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes, políticas y programas de la OACI para velar por 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 (ENV), presentan 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 a 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;

*Reconociendo* que es esencial que exista una relación claramente definida entre los planes y las estrategias generales de desarrollo nacional y las políticas, planes y marcos de la aviación nacional para la priorización y óptima asignación de recursos para la aviación;

*Recordando* la crisis mundial sin precedentes ocasionada por la pandemia de COVID-19, que desestabilizó la industria de la aviación, con un profundo impacto en sus recursos humanos, y obstaculizó la implementación de la Agenda 2030 y el progreso de los ODS;

*Reconociendo* la importancia de la solidaridad internacional y de las alianzas y mecanismos multilaterales para apoyar una recuperación económica inclusiva, sostenible y resiliente que promueva el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional e impulse los ODS;

*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 al Secretario General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluidas las autoridades pertinentes que no pertenecen al sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las partes interesadas 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 habilitadora del desarrollo sostenible, en sus ENV estableciendo los vínculos con los otros ODS pertinentes;
4. *Insta* a los Estados miembros a incluir referencias claras a los ODS de las Naciones Unidas en sus planes nacionales pertinentes, con el propósito de poner de relieve la contribución de la aviación a dichos objetivos y a las economías nacionales;
5. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y las políticas de la OACI 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. *Alienta* a los Estados miembros a considerar la conveniencia de establecer claramente la relación entre sus planes nacionales de desarrollo y la política, planes y estrategias de aviación civil nacional, así como los planes y programas subyacentes pertinentes;
7. *Insta* a los Estados miembros a velar por el desarrollo y la implementación de los marcos y las capacidades necesarios y por la implantación de estructuras para las alianzas y la colaboración a nivel nacional, regional e internacional para cuidar de la resiliencia del sector de la aviación civil ante futuras dificultades mundiales a fin de asegurar la contribución permanente de la aviación al logro de los ODS;

8. *Alienta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos de colaboración y las alianzas eficaces en aras del desarrollo de la aviación civil, en particular en los PMA, los PDSL y los PEID, especialmente por medio de la asistencia para el desarrollo, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular;
  9. *Alienta* a los Estados miembros a mejorar la resiliencia de sus sistemas de aviación mediante la inclusión de planes de preparación para afrontar crisis y medidas de gestión de riesgos en sus políticas, planes y operaciones de aviación a fin de ayudar a mantener la movilidad esencial para el transporte aéreo de personas y de mercancías críticas en tiempos de crisis, velando a la vez por la seguridad del personal de aviación.
- ¶10. *Encarga* al Secretario General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, los PDS 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 sus sistemas de transporte aéreo;
- ¶11. *Encarga* al Secretario 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;
- ¶12. *Encarga* al Secretario General que se asegure de la participación de la OACI, 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 den la prioridad correspondiente a la aviación en sus planes de desarrollo;
- ¶13. *Pide* al Secretario 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
- ¶14. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución ~~39-25~~A40-21 sobre la *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*.