



大会——第 38 届会议

执行委员会

议程项目 17：环境保护

环境保护、航空环境保护委员会和国际民航组织区域办事处

(由阿根廷提交)

执行摘要

通过确保民航事业的可持续发展保护环境，是国际民航组织当前的战略目标之一。在这方面，航空环境保护委员会随着其参与度越来越高及技术越来越进步，发挥了主要作用。

为进一步扩大航空环境保护委员会成果的效益，促进委员会观察员和非成员国的参与是关键，但这种参与是间接的，以免妨碍委员会工作的动力和实效，并与国际民用航空组织本身的相关指令保持一致。

国际民航组织区域办事处是实现该目标的主要途径。区域内没有直接向委员会提出意见的国家可在讲习班、会议、研讨会和促进交换意见的类似活动上，表达自己的观点，并就国际民航组织议程提出意见和建议。这些内容能为该区域任职于国际民航组织工作组的专家带来附加值。

本工作文件力求通过区域活动增加各国的参与。

行动：邀请大会：

- (a) 继续支持航空环境保护委员会和国际民航组织在民航和环境相关问题上的出色工作；以及
- (b) 建议理事会鼓励区域办事处推广各类倡议（诸如研讨会、讲习班和其他类似活动），以便非航空环境保护委员会成员国或观察员的国家可通过更为广泛和直接地参与，更加充分地受益于委员会的工作。

| | |
|-------|---------------------------------|
| 战略目标： | 本工作文件涉及战略目标 C——环境保护和航空运输的可持续发展。 |
| 财务影响： | 不需要额外资金。 |
| 参考文件： | 资料文件：《阿根廷国家民航总局环境保护新政策》 |

¹ 本文件的西班牙语译本由阿根廷提供。

1. 引言

1.1 1983年，在飞机噪音委员会和飞机发动机排气委员会的努力下，国际民航组织创立了航空环境保护委员会。

1.2 委员会包括成员和观察员，成员享有发言权和投票权，观察员可表达观点和任职于工作组，但没有投票权。成员是由隶属本组织的23个国家提名并经理事会核准产生的专家，观察员是由非成员国航空局及其他协会和组织提名的专家。

1.3 航空环境保护委员会现有九（9）名欧洲国家代表、五（5）名亚洲国家代表、四（4）名非洲国家代表、两（2）名北美国家代表、两（2）名南美国家代表和一（1）名澳大利亚国家代表。委员会观察员包括欧洲代表，一名新西兰代表、一名欧洲共同体代表和来自阿拉伯民航理事会、国际机场协会、民用空中航行服务组织、空运协会、国际商业航空委员会和宇航工业协会国际协调理事会等组织的代表。

1.4 航空环境保护委员会通过工作组来开展活动，每个工作组负责研究和制定不同民航和环境保护领域的提案。每个工作组分为工作队，负责审查各自研究领域的具体问题。委员会还设有支助小组为工作组提供帮助。

1.5 委员会工作组和工作队由来自成员和观察员团队的技术专家组成。鉴于这些专家所做贡献的重要价值，应鼓励这些专家予以参与，并可通过担任任何成员国的特设顾问参与。

1.6 第A27-17号决议“国际民航组织与地区民用航空机构之间的关系”指出，国际民航组织应支持区域民用航空机构当前和以后的工作及活动，并指示理事会与各区域民航机构订立适当的工作安排。

1.7 国际民航组织此后曾与区域民航机构达成了多个合作安排，并与区域民航机构和组织密切合作落实区域合作政策。

1.8 在第A37-21号决议“与地区组织和地区民用航空机构的合作”中，大会表示支持区域合作，鼓励区域民航机构和组织与国际民航组织订立适当的工作安排，同时敦促各国协助各自区域的民航机构和组织开展工作。

1.9 尽管决议意在加强安全监督系统，但所提及的区域工作通常在统一标准方面取得重大进展（如南美区域），并改善了安全状况和空中导航。

1.10 因此，区域方法显然也有利于环境保护，并能更好地服务于组织目标。

2. 讨论

2.1 环境保护是国际民航组织的基本战略目标之一，航空环境保护委员会是实现这一目标的重要技术和专业工具。

2.2 理事会针对航空环境保护委员会的指令强调委员会有必要让世界各区域在其所有活动中有适当代表性，同时有必要限制成员数量，以能够有效运作。

2.3 设有观察员使得非成员国、政府间组织、企业、服务供应商和其他实体能够参与委员会的工作，并在会上提出技术意见。这些内容十分可取，因为它们转达了民航利益攸关方对各项提案的看法，

并为工作队专家的工作提供依据。

2.4 如本文件引言中所述，国际民航组织促进和帮助建立和巩固区域组织，以此作为帮助各国遵循标准与建议的做法的有效途径。

2.5 设立讨论论坛能提高区域对委员会工作的参与度，因为委员会认识并考虑到论坛参与国的具体情况和兴趣。

2.6 航空环境保护委员会有两个成员来自拉丁美洲区域，而且均来自南美国家（阿根廷和巴西）。委员会没有中美洲的成员，也没有来自拉丁美洲的观察员。因此，该区域只有约 9% 的国家派代表参加了委员会。

2.7 因此，可以公平地认为，通过加紧宣传活动提高非成员或观察员对航空环境保护委员会活动的熟悉程序将惠及这些国家及其所属区域。

3. 结论

3.1 国际民航组织认识到建立基于可持续性和环境保护等原则的现代航空业的重要性。不言而喻，可持续的代用燃料项目、生态友好型机场和低噪音、低排放航空器是关键。只有确保尽可能多的国家以直接或间接的方式参与航空环境保护委员会，同时不妨碍其动力和实效，才能实现这些目标。

3.2 为优化航空环境保护委员会的工作，关键是促进进行参与规划，以便使委员会未来的行动将以更广泛的意见、兴趣和提案为基础。此举还将改善政策前景，使各项政策更大程度地被接受、适用和遵守。这些进展无疑都将使航空环境保护委员会更加圆满地完成其使命。

3.3 作为航空环境保护委员会的正式成员，阿根廷共和国认为区域办事处在确保航空环境保护委员会取得最大成功方面发挥了重要作用，委员会这方面的具体方法是订立安排，以提高各国专家的参与程度，并由常设成员更为广泛地散播与委员会工作有关的信息，通过推广各类举措（诸如研讨会、讲习班和其他类似活动）提高非航空环境保护委员会成员或观察员的国家对其工作的认识。