



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

国际民航组织大会第 40 届会议通过了 A40-21 号决议《航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献》。该决议说明了如何通过实现国际民航组织战略目标，特别是通过实施不让任何国家掉队（NCLB）举措对实现 2030 年可持续发展议程做出重大贡献。本工作文件报告了国际民航组织为支持可持续发展目标（SDGs）而开展的活动，以及为实现相关具体目标与各国和其它联合国机构建立的合作和伙伴关系。

行动：请大会：

- a) 认识到国际团结与多边伙伴关系和机制在支持包容、可持续和有复原力的经济复苏方面的重要作用，从而推动国际民用航空业的可持续发展和实现可持续发展目标；
- b) 鼓励各成员国考虑为最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS），提供更多支持，特别是通过发展援助、南南合作及三方合作；和
- c) 通过本文件附录中所载的经修改的大会决议。

战略目标：

本工作文件涉及所有战略目标。

财务影响：

本文件提及的国际民航组织的活动，将根据国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划的指导，在 2023 年至 2025 年经常预算和/或预算外捐助的可用资源范围内开展。

参考文件：

A40-21 号决议：《航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献》
A39-23 号决议：《不让任何国家掉队（NCLB）举措》
A/RES/70/1 号决议：《改变我们的世界：2030 年可持续发展议程》
《国际民航组织 2023-2024-2025 年业务计划》
Doc10140 号文件：《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日）

1. 引言

1.1 安全、安保、高效、可行和可持续的国际民用航空是世界范围，特别是最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）社会和经济发展的基石。COVID-19 大流行以前所未有的方式造成了对旅客和货物流动的巨大破坏，从而阻碍了经济增长。

1.2 由于疫情的影响，在可持续发展相关很多方面取得的进展停滞或出现倒退，加剧了在行动十年中实现可持续发展目标的挑战。但航空业仍然是 2030 年议程中 17 个可持续发展目标和 169 个具体目标的重要促成因素，并支持行动十年。国际民航组织围绕其战略目标如何支持可持续发展目标的分析对照，有力地证明了其战略目标和可持续发展目标深刻交织¹在一起。其他资源如《航空裨益报告》²和航空运输行动小组的《超越国界的利益报告》³强化了航空对实现 2030 年议程目标贡献的总信息。

1.3 根据大会 A40-21 号决议，《航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献》，和行动十年的迫切性与雄心的驱动，国际民航组织仍然全面致力于与各国和利害攸关方展开密切合作，以支助实现 2030 年可持续发展议程。在 2030 年议程的框架下，国际民航组织担任可持续发展目标各项指标机构间专家小组的正式观察员，和全球指标 9.1.2 “按运输方式统计的客运和货运量”的托管机构。国际民航组织提供的数据和分析反映在年度全球可持续发展目标进度报告和监测可持续发展目标进程的线上联合国平台上。

2. 航空对可持续发展目标贡献的最新情况

2.1 宣传航空在支持可持续发展目标方面的裨益

2.1.1 2020 年，COVID-19 大流行以前所未有的方式导致了国际航空运输几乎陷入停滞。国际民航组织团结其 193 名成员国和航空业的利害攸关方，共同展示了国际跨部门协作，从而推动了理事会航空恢复工作队（CART）“重新连接世界”的系列报告和指导。

2.1.2 认识到航空业在全球 COVID-19 大流行中恢复工作的重要性，国际民航组织应邀参加了 2020 年 6 月和 7 月的联合国执行委员会（EC）和副主管委员会（DC）的会议。国际民航组织在会议中提出了一系列建议，从而推动在联合国秘书长关于 COVID-19 和旅游业转型的政策简报中纳入民航业的视角，并已于 2020 年 8 月发布。

2.1.3 并且，国际民航组织参加了于 2021 年 10 月在中国北京举行的联合国第二届可持续交通大会，并积极参与了大会的实质性筹备工作，包括为大会的机构间报告和主题概念说明提供意见。代表超过 130 个国家、联合国系统和利害攸关方的大约 1 000 名代表参加了现场会议，并有来自世界各地的数千名代表通过虚拟形式参加了会议。七名国家元首和政府首脑做了大会发言，同时 44 名部长和其他高级别政府代表也在会上发表了讲话。

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

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

³ <https://aviationbenefits.org/>

2.1.4 自 A40-21 号决议通过以来，国际民航组织继续为可持续发展高级别政治论坛（HLPF）的专题审查作出贡献，这是在联合国经社理事会（ECOSOC）的主持下举行的年度会议。2021 年，国际民航组织获邀在高级别政治论坛期间组织边会，以强调民航可持续及有复原力的重启对全球经济，包括出行、贸易和旅游业的恢复的重要性。

2.1.5 在一系列的论坛和联合国牵头的出版和报告工作中，国际民航组织的积极参与围绕可持续发展目标加强了宣传并激励了民航业的加速行动。国际民航组织通过演讲参与和运输业相关的重大活动，倡导航空业和国际民航组织在支持牵头机构倡议中可持续发展的重要性，包括联合国机构、世界经济论坛（WEF）、人人享有可持续出行（SuM4All）举措，以及私营部门和研究机构。联合声明、在 COVID-19 大流行的背景下与万国邮政联盟（UPU）、国际海事组织（IMO）、世界卫生组织（WHO）和国际移民组织（IOM）参加联合国机构的工作组和安排，仅列举几例，是倡导航空在 COVID-19 恢复工作中发挥作用的关键。

2.2 加强伙伴关系以实现可持续发展目标和国际民航组织的战略目标

2.2.1 2030 年可持续发展议程本身是跨经济、社会和环境目标的鼓舞人心的全球伙伴关系。国际民航组织 A40-21 号决议强化了伙伴关系，认为伙伴关系是强有力的促成因素，极大地协助了本组织加速并扩大其努力以提高效率、有效性和国际民航组织工作的影响力。

2.2.2 2020 年至 2022 年的三年期，有大约 38 项现行有效的大会决议，涉及加强与伙伴和利害攸关方的合作、协调与协作。伙伴关系提高了效率，并能激发潜在的成本节约和规模经济、优化资源、避免重复以及使我们技术工作和专业技能的扩大成为可能。伙伴关系对于成功调动资源有特殊的意义。为响应各种内部评估和外部审计，以及大会和理事会强调的重点，按照《国际民航组织伙伴关系框架指导材料》和修订后的《关于协议、谅解备忘录（MoUs）和类似安排的秘书处总体指示（GSIs）》，国际民航组织以提高透明度、良好治理和问责制的方式在解决有关伙伴关系建立和管理的方面取得了重要进步。指导材料补充了《国际民航组织与外方合作互动的政策》和修订的秘书处总体指示，为秘书处工作人员提供了关于伙伴关系活动的政策、流程和程序方面的内部指导。

2.2.3 此外，2021 年启动了国际民航组织的伙伴关系平台。该平台是国际民航组织伙伴关系和协作关系的组织储存库。综合数据库根据战略目标、功能区域和协议类型划分的伙伴关系概况。

2.2.4 在支助国际民航组织核心使命方面，作为国际民航组织围绕伙伴关系和协作关系进行持续行动的一部分，国际民航组织和牵头机构，包括国际劳工组织（ILO）、联合国儿基会（UNICEF）、世界粮食计划署（WFP）、世界旅游组织（UNWTO）和世界经济论坛（WEF），形成了新的伙伴关系。国际民航组织在这一时期的许多伙伴关系活动主要集中于 COVID-19，目标是提高国际民航组织的交付能力、外联和宣传，并创造筹资机会。

2.2.5 获邀加入联合国可持续发展集团（UNSDG）后，并根据 A40-21 号决议，国际民航组织秘书处与联合国发展协调办公室（DCO）及其部分成员进行了讨论，以评估国际民航组织在这个团体中成员身份的各种考虑因素。联合国可持续发展集团作为联合政策形成和制定决策的高级别论坛，指导、支助和监督 162 个国家和领土的发展行动协调。联合国可持续发展集团的成员身份可获得数百万联合国多伙伴信托资金的使用权以支助项目的实施，包括在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中

国家。今天，联合国可持续发展集团联合了 36 个联合国实体和相关机构，共同工作为可持续发展交付成果。参与联合国可持续发展集团将有可能使国际民航组织和航空业以更系统的方式参与到围绕战略和联合国政策的相关审议。

2.2.6 此外，重要的是不能无视航空中的创新在推动有效伙伴关系以使航空业从中受益的重要性。在这方面，组织行业咨询论坛（ICF）和分别于 2021 年和 2022 年举行的其第一次启动会议和第二次关于可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）的行业咨询会议，已经成为新颖且关键的步骤，来与行业利害攸关方保持接触，以确定创新方面行业所面临的最重大挑战。

2.3 通过全球、地区和国家层面的强大规划和监测加强可持续航空发展

2.3.1 2019 年，秘书处为各国制定了指导材料以建立一个国家航空规划框架，以一致和可持续的方式对各国航空运输体系的发展进行协调、优先排序和管理。该框架包括民航总体规划（CAMP）的重要组成部分，其目标是解决国家层面航空不同方面之间的相互作用，包括能力和效率、安全、安保和航空运输简化手续，并概述与国家、地区和全球层面的规划过程的联系，以确保实施工作与各国国家总体发展目标相一致。

2.3.2 继制订上述指导材料之后，国际民航组织着手制定并实施了编制和交付新的国际民航组织民航总体规划（CAMP）课程项目。该协议为民航当局和其他政府机构内负责可持续发展的相关人员提供高质量和基于能力的培训，制定民航总体规划，以保持与国家经济和社会发展目标以及 2030 年可持续发展议程相一致的方式，推动民航系统全面和可持续的发展。由于 COVID-19 大流行，秘书处正在围绕复原力和防备规划更新国家航空规划框架的指导材料。

2.3.3 此外，在理事会和第 39 届大会的支持下，国际民航组织于 2019 年编制了太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求分析。自分析发布以来，已针对分析所提出建议制定了太平洋小岛屿发展中国家报告实施路线图，并继续实施了路线图中的各种行动项目。

3. 结论

3.1 为了更加有力地倡导增强的航空运输体系与实现 2030 年议程的联系，国际民航组织邀请其成员国继续确定航空作为可持续发展目标促成因素的地位，并在其国家航空计划中提及可持续发展目标。鼓励成员国利用在可持续发展高级别政治论坛上提交自愿国别评估的机会，并将航空纳入其论坛报告中。

3.2 同时，鼓励成员国根据 A40-21 号和 A40-22 号大会决议《资源调动》，特别是通过航空背景下的发展援助、南南合作及三方合作，考虑对最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家，给予更大的支持。

附录

大会决议草案

A40-21 A41/xx: 航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

认识到航空运输是可持续发展的催化剂，对于最不发达国家（LDCs），尤其是对于内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）而言，它是与世界相连的重要生命线；

认识到航空运输连通性对于成员国及其人民的经济、社会和地域凝聚力至关重要；

认识到只有在各国具有安全、高效、有安保保障、经济可行且环境无害的航空运输系统的情况下，方能实现航空带来的各种效益；

鉴于不让任何国家掉队（NCLB）举措旨在协助各国有效实施国家民航组织的标准和建议措施（SAPRs）、计划、政策及方案，并解决重大安全和安保关切以确保所有国家都能够获取航空运输带来的巨大社会经济效益；

鉴于联合国大会通过了《改变我们的世界：2030 年可持续发展议程》，其中包括一组由 169 个具体目标予以支持的 17 个普遍性变革目标，在可持续发展的经济、社会和环境方面进行了平衡；

忆及 2030 年可持续发展的规模和雄心需要一个全球伙伴关系，将各政府、私营部门、公民社会、联合国系统和其他行为人聚集在一起，以便调动所有可用资源开展其实施工作；

鉴于完成国际民航组织的安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展及环境保护的战略目标，有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）；

认识到联合国可持续发展问题高级别政治论坛是各国通过自愿国别评估（VNRs）就国家层面实施可持续发展目标的年度进展和挑战提供最新情况的主要场所；

认识到支持国际民航组织战略目标的全球框架的重要性；

认识到基于全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

认识到明确界定更广泛的国家发展计划和战略与国家航空政策、计划及框架之间的关系，是推动航空资源优先排序和优化分配的关键；

忆及 COVID-19 大流行导致了前所未有的全球危机，动摇了航空业，包括对其工作队伍产生了深刻的影响，并阻碍了 2030 年议程的实施和可持续发展目标的进程；

认识到国际团结与多边伙伴关系和机制在支持包容、可持续和有弹性的经济复原方面的重要性，以促进国际民用航空的可持续发展和推动可持续发展目标；

大会：

1. 敦促成员国认识到，航空通过在国家、地区和全球层面刺激就业、贸易、旅游和其他经济发展领域，以及通过为危机和公共卫生紧急情况的人道主义和灾害响应提供便利，为可持续发展作出重大贡献；
2. 指示理事会和秘书长在其各自能力范围内，通过提高成员国（包括航空运输业以外的有关当局）、联合国系统、捐助各方以及所有相关利害攸关方对航空为可持续发展及实现可持续发展目标之贡献的认识，展示国际民航组织继续作为航空的倡导者；
3. 敦促成员国在其自愿国别评估中，通过与其他相关可持续发展目标建立关联，将航空作为可持续发展的一个促成因素进行报告；
4. 鼓励成员国在其相关的国家计划中明确提及联合国可持续发展目标，以说明航空对联合国可持续发展目标和国家经济的贡献；
5. 敦促各成员国通过有效实施国际民航组织标准和建议措施及政策，加强其航空运输系统，与此同时，由强有力的航空运输部门战略计划和民用航空总体规划提供支助，将航空部门纳入其国家发展计划并提升其优先地位，从而促使实现可持续发展目标；
6. 鼓励各成员国审议在其国家发展计划与国家民航政策、计划和战略以及相关的基本计划和方案之间建立明确界定的关系；
7. 敦促各成员国确保根据需要制定和实施框架及能力，并且确保落实国家、地区和国际层面的伙伴关系和协作构架，以确保民航业应对未来全球挑战的韧性，从而确保航空为实现可持续发展目标继续作出贡献；
8. 鼓励各成员国围绕协作和有效伙伴关系加大努力，特别是通过发展援助、南南合作及三方合作，支助尤其是最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的民航发展；
9. 鼓励各成员国通过将危机防范计划和风险管理措施纳入其航空政策、规划和运行，加强其航空系统韧性，以便在面对危机时帮助保持航空旅客的基本流动性以及重要物品的运输，同时确保航空工作队伍的安全；
610. 指示秘书长在对旨在加强航空运输系统的援助方案进行协调、优先排序、提供便利和实施方面，考虑联合国框架内查明的最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的特殊需要和特点；
711. 指示秘书长在适用情况下，持续监测和审查因实施国际民航组织战略目标和工作方案而对实现可持续发展目标做出的贡献；
812. 指示秘书长确保国际民航组织在适用情况下并根据其战略目标，参与为支持实施 2030 年可持续发展议程而建立的适当机制，以使航空在各成员国的发展计划中得到承认并给予优先；

913. 要求秘书长加强与成员国、航空业、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、捐助方和其他行为人的现有伙伴关系并建立新的伙伴关系，以协助成员国加强其航空运输系统，进而对实现可持续发展目标做出贡献；和
140. 宣布本决议替代关于联合国 2030 年可持续发展议程——可持续发展目标的 ~~A39-25~~ A40-21 号决议。

— 完 —