



国际民用航空组织

工 作 文 件

A41-WP/71¹
EX/35
25/7/22
信息文件
(Information paper)

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）

改进客舱废物再利用和再循环绩效

（由国际航空运输协会（IATA）提交）

执行摘要

本信息文件呼吁关注减少、再利用和再循环客舱废物这一日益严峻的挑战，并为关于可持续消费和生产的第 12 个可持续发展目标（SDG 12）做出贡献。本信息文件强调了采取协作方法应对这一挑战的必要性，并呼吁引入统一的、更智能的监管。

| | |
|-------|-------------------|
| 战略目标： | 本信息文件与战略目标环境保护有关。 |
| 财务影响： | 不适用 |
| 参考文件： | |

¹ 中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文版本由国际航空运输协会提供。

1. 引言

1.1 航空业面临着改善客舱废物处理绩效以及用可持续替代品取代一次性塑料产品（SUP）的相关挑战。

1.2 客舱废物再利用和再循环不力是环境绩效的一个非常明显的表现；国际航空运输协会（IATA）最近的调查表明，乘客认为客舱废物与航空业面对的温室气体排放挑战同等重要。

1.3 尽管航空公司面临技术和运营障碍，但由于缺乏统一的、基于风险的动物健康法规，导致无法开展再利用和再循环工作，也无法用可持续替代品取代 SUP 产品。这限制了业界为循环经济做出积极贡献并实现可持续发展目标（SDG）12.3 — 到 2030 年将食物浪费减少 50% 的能力。

1.4 IATA 的研究表明，国际餐饮废物（ICW）传播动物疾病的风险可以忽略不计，并建议重新调整执法活动的重点，从而促进再利用和再循环计划的广泛采用。

1.5 SUP 产品的不当处置及其对海洋环境的影响是我们社会面临的一项主要挑战。尽管 SUP 因其强度、轻便和卫生特性而被广泛应用于航空业，但航空公司的自发行动表明，业界渴望用更可持续的替代品取代这些产品。

1.6 然而，在国家和机场层面实施的关于 SUP 的不对称限制阻碍了替代努力，ICW 法规强制填埋或焚烧生物基替代品。

1.7 不适当和不对称的法规是阻碍航空业改善客舱废物管理绩效、促进循环经济和使用可持续替代物取代 SUP 的主要挑战。航空公司、机场及其服务提供商需要协调行动以促进监管变革；向新兴的可持续替代品市场提供需求信号；鼓励开发适当的再循环、再利用和回收系统和基础设施；以及与乘客和利害攸关方共享信息。

2. 讨论

2.1 航空业因客舱废物管理不善而受到批评，而且随着全球乘客数量的持续增长，航空公司客舱废物量和管理成本将显著增加。

2.2 根据有限废物成分分析（WCA），IATA 估计航空业在 2019 年产生了 640 万吨客舱废物，尽管这些数量在大流行期间有所减少，但预计到 2024 年将产生近似数量的废物。

2.3 航空公司及其餐饮服务提供商可以通过加强食品和饮料（F&B）的优化来实现显著的成本节约。WCA 数据表明，超过 20% 的客舱废物是未被打开的食品和饮料，这意味着行业每年损失 24 至 36 亿美元。

2.4 所有客舱废物都须按照有关污染控制的国家废物管理控制措施进行处理，但许多国家的法规更进一步，对国际航班的餐饮废物实施限制，以保护其农业部门的动物健康。

2.5 出于对动物健康的担忧，对国际航班的餐饮废物进行严格控制往往阻止了所有材料的再利用和再循环，因为航空餐食和饮料中的受污染成分可能会传播动物疾病。尽管客舱餐饮部门在严格的卫生和原料来源控制下运营，但它目前关注的是人类而非动物的健康问题。

2.6 国际航空公司正面临着在机场、地区和国家层面实施不同的 SUP 法规的挑战。不对称的 SUP 法规导致在旅程的不同航段引入不同的替代产品，使乘客和机组人员感到困惑，增加了合规成本并产生了更多浪费。

2.7 这些新出现的法规没有认识到 SUP 的替代品必须满足严格的航空安全和卫生限制，并且替代品应基于将飞行运行排放考虑在内的生命周期方法。

2.8 至少有 27 家 IATA 航空公司采取了积极主动的方法来应对 SUP 的挑战，这些公司取消吸管和饮料搅拌棒，并引入生物基餐具、陶器和包装解决方案。然而，由于大流行的爆发和不对称法规的引入，其中许多举措已经停滞或被逆转。

2.9 2022 年 3 月，联合国环境大会通过了一项决议，旨在结束塑料污染，并在 2024 年前建立具有法律约束力的国际协议来支持这一承诺。

2.10 IATA 与客舱废物和 SUP 相关的活动由可持续和环境咨询委员会（SEAC）领导，包括以下内容：

2.10.1 SEAC 成立了一个可持续客舱工作组，旨在识别和审查客舱废物和 SUP 问题、新兴立法和技术，并为航空公司提供一个平台，就需要技术支持、研究或监管参与的领域分享最佳实践和建议。工作组为监管机构编写了统一 SUP 法规的指导文件。

2.10.2 IATA 委托进行了一项研究，以了解航空公司餐饮废物对动物健康构成的风险。它提倡采用更智能的监管，允许重复使用和再循环，同时保持动物健康控制。

2.10.3 IATA 出版了一本客舱废物手册，提倡对客舱废物进行整体管理，重点关注废物最小化、再利用和再循环。该手册确定了航空公司、制造商和服务提供商可以采取的 23 项行动，以改善废物处理绩效。手册旨在推动技术开发、采用和促进废物最小化和再循环的支持性服务合同，并最终采用长期可持续的解决方案。

2.10.4 IATA 关于大流行期间客舱废物管理的指南被纳入 CAPSCA（民航公共卫生事件预防和管理合作安排）建议，以修订国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）的指导文件。IATA 指南的目的是确保当局采取基于风险的方法，只将与表现出 COVID-19 症状的乘客和机组人员相关的废物视为具有生物危害性。

2.10.5 IATA 已开始与联合国环境规划署（UNEP）合作，努力在《塑料条约》反映航空业的关切；包括监管协调的必要性；SUP 产品对航空安保、安全和卫生目的的重要性；以及与较重的替代品相关的排放。

2.10.6 2022 年 6 月初，IATA 成为应邀参加环境署不限成员名额特设工作组会议对话的 26 家私营部门代表之一，为政府间谈判委员会（INC）制定具有法律约束力的塑料污染文书做准备。

2.10.7 环境规划署（UNEP）经济司司长于 2022 年 6 月 21 日在卡塔尔多哈举行的世界航空运输峰会（WATS）上就拟议的《塑料条约》发表了主旨演讲，呼吁加强整个行业的合作，以改善塑料回收利用和更换可持续的替代品。

2.11 IATA 正在与其他航空协会协调其活动，包括航空配餐协会（ACA）、国际飞行服务协会（IFSA）和航空可持续性论坛（ASF）。

3. 结论

3.1 采用更智能的国际餐饮废物（ICW）和一次性塑料（SUP）法规将减少客舱废物、提高材料回收率、经济效益和客户满意度，同时支持监管机构维持高水平的动物健康控制。

3.2 政府和航空业需采取协调行动，以确保航空业为循环经济做出积极贡献。

3.3 请大会注意本信息文件。