



A41-WP/631  
P/39  
6/10/22

## 大会 一 第 41 届会议

### 执行委员会的报告 议程项目 21

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目 21 的报告，已经由执行委员会批准。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

(5 页)

**议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）**

21.1 委员会审查了由理事会提交的 WP/55 号文件，该文件展示了本组织为宣传航空支持 2030 年可持续发展议程的可持续发展目标（SDGs）的裨益而开展的活动，以及在伙伴关系领域取得的重要进展。

21.2 委员会总的表示支持该文件，并鼓励国际民航组织根据其“不让任何国家掉队”举措，继续领导支持完成 2030 年可持续发展议程。

21.3 委员会还鼓励国际民航组织在联合国驻地协调员的战略领导下，与联合国发展协调系统合作，促进关于航空以及如何通过国家规划和联合国可持续发展集团（UNSDG）更好地将航空纳入其中的战略对话。

21.4 委员会注意到一个成员国建议在经修改的决议草案中提及联合国大会 A/RES/70/1 号决议第 30 段。委员会未支持此项提议。

21.5 委员会强调了分析航空对可持续发展和 17 项可持续发展目标的影响的重要性。委员会还再次被告知了国际民航组织进行的映射分析，这一映射分析旨在说明国际民航组织围绕其五项战略目标开展的工作如何支持 17 项可持续发展目标。委员会还获悉，上述分析将于 2023 年进行更新。

21.6 委员会还同意修订 WP/55 号文件所附决议草案，以便包括提及非洲最不发达国家面临的挑战和需求。

21.7 在这方面，委员会建议大会通过 WP/55 号文件附录中所载的修订大会决议。

21.8 委员会还审查了由孟加拉国提交的关于国家航空政策或总体规划对于推进各国社会发展的重要性的重要性的 WP/149 号文件。在这方面，委员会赞同由孟加拉国提交的 WP/149 号文件中所述各项行动，鼓励国际民航组织编制民用航空规划指导材料，并通过全球和地区网络研讨会、讲习班和培训向各国提供援助，增强其在制定和实施其民用航空计划和战略方面的能力建设。委员会还获悉，在建议的行动方面，特别是在国家航空规划框架的指导材料以及相关的培训活动方面，都在取得进展。

21.9 委员会注意到由国际航空运输协会提交的 WP/71 号信息文件，由国际航空运输协会、国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际公务航空理事会、宇航工业协会国际协调理事会提交的 WP/178 号文件，以及由国际劳工组织、航空公司驾驶员协会国际联合会和国际运输工人联合会（ITF）提交的 WP/540 号文件。关于 WP/71 号信息文件，循环经济的重要性被提及，认为国际民航组织需要就这一“有关问题”进一步开展工作。

21.10 根据讨论，委员会同意提交以下决议，供全体会议通过：

**A40-21 A41/xx 号决议：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；

认识到航空运输联通性对于成员国及其人民的经济、社会 and 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，方能实现航空运输带来的各种效益；

鉴于不让任何国家掉队（NCLB）举措旨在协助各国有效实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、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 年可持续发展议程的规模和雄心需要一个全球伙伴关系，将各政府、私营部门、民间团体、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；

忆及所有地区，包括非洲的最不发达国家面临的持续挑战和需求；

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、旅游和其它经济发展领域，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，对可持续发展做出重大贡献；

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予以优先；

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. 宣布本决议取代关于联合国可持续发展 2030 年议程——可持续发展目标的 39-25/A40-21 号决议。

#### 国家举措和最佳做法

21.11 委员会审查了由中国提交的关于深化全球民航务实合作，加快落实 2030 年可持续发展议程的 WP/150 号文件。

21.12 委员会强调了航空作为可持续发展以及 2030 年可持续发展议程的贡献者的重要性。

21.13 委员会强调国际民航组织有必要继续其通过能力建设帮助成员国、特别是发展中国家的领导作用，以期促进全球航空业的包容和可持续的发展。

21.14 委员会注意到中国领导的举措，并重申国际民航组织仍然是各国国际民用航空的全球性论坛，同时还负有制定政策和标准，以及开展发展国际民用航空以支持全球可持续发展的援助和能力建设活动的任务。

21.15 委员会注意到由中国提交的关于民航高质量发展指标框架体系及其应用的 WP/484 号信息文件，以及由印度尼西亚提交的关于印度尼西亚对联合国可持续发展目标的贡献的 WP/562 号文件。