



大会第35届会议

执行委员会

议程项目15: 环境保护

世界某些地区夜间宵禁所引起的问题

(由印度提交)

摘要

本文件介绍了世界某些地区夜间宵禁所引起的问题，导致了空中交通处理容量受限制的情况。这些限制连同不断增长的交通量，引发了空中交通的拥挤和对航空基础设施的使用失衡。为了在不增加基础设施，不损害安全程序的情况下，对机场的使用不加限制，同时增加容量以满足交通需求，需要重新审议继续夜间宵禁的必要性。

1. 引言

提供高效、可靠的空中交通服务对经济至关重要。世界某些地区机场夜间宵禁的现行做法，导致了交通的局限和拥挤。出于当地环境舒适的原因，一些国家的规章对航空运输经营实行了夜间宵禁，因而加重了这一情况。这种限制对一些机场的可用时间段产生了不利影响。此外，这也在其他许多国家造成了问题，特别是在发展中国家，因为它们被迫在夜间不好的时间里，处理大量的国际定期航班，对其设施的使用引起了严重失衡。一方面，机场的基础设施和空中航行设施在特定的夜间时段面临严重拥挤；而另一方面，白天多数时间的使用严重不足。空域在夜间也变得拥挤，对空中交通管制单位造成紧张。

实行夜间宵禁的必要性，是由于机场所在城市的不良城市规划引起的。许多机场位于城市以外，由于允许城市在机场周围扩大，而没有进行适当规划，因而机场被居民区包围。为了机场周围居住的少量人口的舒适，对机场实行了运行限制，已经在其他城市产生了问题和不便。航空旅客和航空业不应因城市规划不当而受损。

2. 夜间宵禁的有关问题

2.1 在一些机场需要采取夜间运行宵禁,原因是由于早期设计的航空器与当前航空器的噪声级相比所产生的噪声级较高,因为它们当时只符合国际民航组织第二章的噪声要求。目前按照第三章要求认证的航空器产生的噪声较低。同时,当前加入机队的航空器通常比30年前的航空器静20个分贝。这相当于减少75%的噪声干扰。预计未来航空器的发动机的噪声级更低。

2.2 世界不同机场夜间宵禁的普遍做法,还对其他机场的空中交通处理容量和基础设施产生了不利影响。对空中交通运行的此类限制,对处理容量带来了不平衡,使基础设施的要求和运行程序不对称,这可能会导致对安全和国际民航组织标准和建议措施(SARPs)的损害。夜间宵禁的限制,不仅限制了航空运输经营的增长,同时还对旅行公众造成不便。

2.3 许多机场必须处理不断增长的空中交通需求,同时受到了国家关于环境的规章的限制,导致了实施夜间宵禁。对空中交通流量的此类限制,还对其他一些机场的空中交通处理容量带来了不利影响。需要审议机场是否要继续实施夜间宵禁,从而使机场可以全天用于运行。这也将使那些因其他某些机场实施夜间宵禁而受影响的机场基础设施得到最佳使用。

2.4 对夜间航班的要求

2.4.1 只有当足够的旅客或货运客户愿意使用航空公司的服务,并且价格能弥补开支的情况下,航空公司才能有利润地运营。还有一些其他因素可能会影响客户的选择,但恐怕最重要的是方便,实际上就是航班的时间安排和班次。白天运力的提供情况也可能影响到对夜间航班的需求。夜间航班的经济重要性仍然主要由于可以使航空公司高效利用航空器这一作用所决定。

2.4.2 夜间航班通常必须提供有竞争力的服务水平。占据夜间时段的远程航班,通常要跨越若干时区,这会限制它们的时刻安排,以及在每一目的地与地区性航班的衔接范围。由于航空器设计的改善,或者因为它们可以按照更直接和较短的航线飞行,或将二者结合,因此,目前更多的远程航班可以不做经停而完成旅程。

2.5 鉴于噪声水平方面所取得的技术进展和改进,过去对地面较高噪声级实施运行限制的合理理由已不复存在。因而,现在应该审议这些限制,并解除夜间宵禁。

2.6 相当一部分额外的机场容量将可以提供使用,空中交通将能够不受太多限制地运行。机场的运行容量将大幅提高,而不需要建造复杂的基础设施或制定复杂的运行程序。

3. 大会的行动

3.1 请会议注意文件的内容并决定:

- a) 一些国家对航空运输航班的经营所实行的夜间宵禁,正在引起时刻的紧张,并因而引起航权使用的不平衡,这已成为市场准入和航空运输经营增长的障碍,因此应该取消;

- b) 所有决策者的决定，应该基于其对有关禁止夜间飞行的影响的可靠调查。所有有关各方都应该共同努力，为航空运输业和机场附近的居民实现一种平衡的解决办法；和
- c) 所有国家都应该严格遵循国际民航组织的SARPs，任何国家都不应该单方面实施SARPs以外的标准，这可能对其他国家的航空运输经营产生不利的影响。

— 完 —