



大会 — 第38届会议
执行委员会

议程项目17：环境保护

欧洲就航空对当地环境影响的看法

(由立陶宛代表欧洲联盟及其成员国¹和欧洲民用航空会议的其他成员国提交²)

执行摘要

欧洲欢迎国际民航组织在处理航空对当地环境影响方面现正取得的进展，包括环保委第九次会议关于新的第十四章噪声标准的决定、以及环保委在制定非挥发性微粒物质（nvPM）标准方面取得的良好进展。有鉴于航空运输增长因其对机场附近的环境影响而面对日益严峻的制约，此种进展尤其重要。这些影响在许多欧洲机场及其附近越来越成为一大关切。欧洲支持有效实施平衡做法，欧洲委员会为了加强其在欧洲联盟的实施，已经提交了一项立法提案。应该鼓励航空器发动机制造商积极帮助对不同发动机类型的非挥发性微粒物质进行采样与衡量，使环保委第十次会议得以通过高质量的非挥发性微粒物质标准。

行动：请大会考虑载于a) 项的建议，并采用下列b) 和c) 项中的拟议案文以纳入决议当中。

- a) 注意到由于处于人口密集地区的拥塞机场对环境的影响增加，所带来的强烈当地政治反对势力正对国际航空的发展形成日益严峻的制约；
- b) 欢迎环保委第九次会议取得的各项成果，尤其是同意自2017年起适用新的第十四章噪声标准，对重量低于55吨的航空器则于2020年起适用，这与平衡做法的第一原则相符合（声源减噪）和；
- c) 鼓励航空器发动机制造商酌情合作，支持进行必要的采样与衡量工作，使环保委第十次会议得以通过高质量的非挥发性微粒物质标准。

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：	所提及的大部分国际民航组织活动将由本组织经常预算加以涵盖。
参考文件：	国际民航组织大会第A37-18号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量。

¹ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

1. 引言

1.1 当地环境影响继续对航空交通的未来发展带来重大制约。机场附近的当地社区对机场扩建表达的强烈政治反对意见在欧洲尤其明显，不过，在航空运输发展迅速并对其经济进步至关重要的世界其它地区，这个问题也渐趋严重。噪声干扰和当地排放对健康的影响是当地社区和主管当局越来越关切的问题，这些领域的科学研究也正取得进展。

1.2 尤有甚之，如果不采取积极进取的行动减缓影响的话，从现在到2036年之间预计出现的大幅航空业务量增长，将使其对当地环境的影响雪上加霜。根据国际民航组织理事会航空环境保护委员会（CAEP）的最新评估，暴露在航空器噪声日夜平均声级55分贝以上的全球人口，预计将从2006年的2120万人大幅跃升到2036年的2660万和3410万人之间。在当地排放方面，国际民航组织的评估也预见，3000英尺以下的全球氮氧化物排放预计将从2006年的基线2500万公吨增长到2036年的5200公吨和7200万公吨之间。3000英尺以下的微粒物质（PM）排放增长趋势也和氮氧化物类似，即全球微粒物质排放将比2006年的基线要翻一番。

2. 机场噪声

2.1 国际民航组织的主要环境目标之一，就是限制或减少受严重噪声影响的人数。虽然在减少噪声暴露上，尤其在机场附近最高噪声水平方面已取得重大进展，但对许多机场和主管当局而言，这仍然是一大问题。机场附近的噪声暴露是机场附近居民人口的主要不满，近年来，这也遏制了许多机场的业务量增长。这个问题在欧洲尤其严重，因其现有机场的人口密集，而新建机场的选择寥寥无几。机场主管当局面对的情况是，当地居民对日益严重的噪声干扰越来越敏感，并对相关的健康影响越来越清楚。

2.2. 机场的噪声干扰让航空器噪声对健康影响的辩论越演越烈，尤其涉及夜间飞行方面。当地社区的反对力量要求对运行和机场扩建均施加限制。经充分考虑各机场的具体情况并遵守平衡做法，许多繁忙的欧洲机场正在出台运行限制。在增建新跑道时，推出运行限制可能是在机场附近居民、旅客、航空公司及机场本身的利益之间取得平衡的唯一方式。

2.3. 环保委第九次会议

2.3.1 欧洲赞赏环保委完成的高质量评估工作，这使环保委第九次会议得以作出令人乐见的决定，自2017年起适用新的第十四章噪声标准，对重量低于55吨的航空器则自2020年起适用。很快地，所有国家都能够提供证据向当地社区展示国际民航组织环保委工作的重大成就，展现机场噪声管理平衡做法第一原则——声源减噪之下取得的进展。

2.3.2 目前正与各国就新的噪声标准进行磋商。欧洲完全支持通过新的第十四章，也支持环保委第九次会议的建议，在机场推出运行限制时，不应使用新的第十四章。

2.4 平衡做法

2.4.1 欧洲认为，各国遵守机场噪声管理平衡做法，并以透明和一致方式加以实施，这一点十分重要。尤其关键的是，应先考虑所有的措施并就其相对成本效益进行分析后，方能推出考虑实施的运行限制。

2.4.2 欧洲联盟预见，藉由修订现行的欧盟规章，平衡做法的实施将可望得到加强。这可照顾到进程的正式步骤，但对属于欧盟成员国主管权限的空中交通噪声保护适当层级或噪声减缓措施的实质内容均不妨碍。

3. 当地空气质量

3.1 欧洲欢迎国际民航组织在环保委第八次会议上通过了新的氮氧化物标准，并一直积极参与环保委持续开展的工作，在环保委第九次会议以及现在的环保委第十次会议周期，就非挥发性颗粒物（nvPM）制定标准。

3.2 欧洲也欢迎环保委在第九次会议周期就非挥发性物质取得的进展，这意味着极有可能在环保委第十次会议前，可就非挥发性物质制定合格审定要求及相关标准。

3.3 不过，进一步的进展将极大地取决于发动机制造商开展的工作。这涉及了装置采样与衡量系统、在制造商的场地对其进行核实、并在测试阶段对新的和生产中的发动机进行衡量等工作。这将使人对采样系统的技术规范有信心，并促成建立数据库，就发动机的非挥发性物质排放提供技术相关的全局观。欧洲未来的测试工作将对此有所助益。

4. 结论

4.1 欧洲支持国际民航组织在处理航空对当地环境影响方面继续工作。有鉴于当地社区和主管当局对机场及其附近的噪声和排放带来的健康影响日益敏感，以及这对航空运输部门及其未来发展带来的制约，国际民航组织的工作，特别是藉由环保委提高科学知识、并通过国际标准等贡献更形重要。