



大会 — 第 38 届会议

执行委员会

议程项目 17：环境保护

处理航空器噪声和当地空气质量影响

(由美国提交)

执行摘要

国际民航组织及其成员国致力于限制或减少遭受严重航空器噪声影响的人数，并限制或降低航空排放对当地空气质量的影响。国际民航组织及其成员国已经采取了重要步骤，通过政策、标准和指导降低噪声和当地空气质量影响。美国承认到在上述每一领域的进展，并鼓励采取进一步努力，降低噪声和当地空气质量影响。

行动：请大会：

- a) 充分鼓励理事会通过拟议的第 14 章噪声标准，并将其看作是在源头上削减航空器噪声的重要一步；
- b) 支持航空环境保护委员会的建议，敦促各国不要对符合附件 16 第 I 卷第 4 章和/或第 14 章拟议的噪声合格标准的航空器施加运行限制，一旦这些标准得到理事会通过；
- c) 重申对于平衡做法的承诺，包括《平衡做法指南》(Doc 9829 号文件)，并认识到运行限制不应该作为第一道措施，而仅应在考虑了每一项其他要素之后才予以采用；和
- d) 认识到关于处理排放对当地空气质量影响方面取得的进展和正在开展的工作，并支持开展进一步工作，拟定非挥发性颗粒物质的审定。

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：	不需要额外资源。
参考文件：	

## 1. 引言

1.1 国际民航组织及其成员国致力于限制或减少遭受严重航空器噪声影响的人数，并限制或降低航空排放对当地空气质量的影响。国际民航组织及其成员国已经采取了重要步骤，通过政策、标准和指导降低噪声和当地空气质量影响。美国承认到在上述每一领域的进展，并鼓励采取进一步努力，降低噪声和当地空气质量影响。

## 2. 降低噪声影响

2.1 2013年2月，航空环境保护委员会（CAEP）建议通过“第14章”航空器噪声标准。航空环保委根据其职权范围，在进行了益处和成本效果分析之后，建议通过一条新标准，比现有的第4章标准规定要降低7个有效感觉噪声级（EPNdB）。美国强烈支持第14章的标准建议，供国际民航组织理事会予以通过。

2.2 航空环保委在决定建议第14章噪声标准时，还建议各国不要对符合附件16第I卷第4章和第14章噪声合格标准的航空器施加运行限制。美国支持这一建议，并建议通过以下措辞：“敦促各国不要对符合附件16第I卷第4章和/或第14章噪声合格标准的航空器施加运行限制”，一旦该第14章得到国际民航组织理事会通过。

2.3 2001年，国际民航组织通过了航空器噪声管理的平衡做法。自那时起，平衡做法一再得到国际民航组织成员国的重申，作为削减航空器噪声的适当政策，并反映在2010年大会A37-18号决议当中。平衡做法包括四个主要要素：1) 在源头减少航空器噪声；2) 土地使用规划和管理措施；3) 减噪运行程序；和 4) 运行限制。拟议的第14章标准就是一种通过在源头上减噪来处理平衡做法第一个要素的措施示例。

2.4 平衡做法要求按逐个机场量身定制的做法处理噪声问题，每个要素都应该予以平等考虑。然而应该指出的是，正如2001年大会第33届会议所商定和其后所重申的，运行限制不应该作为第一道措施，而仅应在考虑了可从其他要素获得的益处之后予以采用。

2.5 美国通过其立法和规章，充分运用平衡做法处理航空器噪声问题。美国联邦航空局噪声兼容性规划方案（14 CFR 第150部分）是一种监管方案，机场按照该方案来制定管理航空器的计划。另外，为了获得运行限制，机场必须按照14 CFR 第161部分的要求，向联邦航空局提出申请，并证明无法通过负担较轻的方法来实现一系列要素（包括限制的合理性），以及运行限制对各州之间贸易没有造成负担。美国鼓励国际民航组织其他成员国继续支持平衡做法并始终如一地采用这一做法来处理噪声问题。尤其是各国不应仅仅侧重于将运行限制作为一种减噪方法，而是应该采用平衡做法的所有原则。

## 3. 减轻排放对于当地空气质量的影响

3.1 处理航空器发动机排放对当地空气质量的潜在影响是降低航空对环境影响的一项重要要素。航空器发动机的氮氧化物和颗粒物排放可能会影响到当地空气质量。虽然航空器排放仅仅是对当地空气质量总影响其中的一个来源，但是必须加强对航空影响的科学理解，并且采取措施降低这些排放的影响。

3.2 2010年，国际民航组织通过了一条新的航空器发动机氮氧化物标准。这条标准将于2013年12月31日开始生效，在现有标准基础上改进了至多百分之十五。鉴于很快就要实施新的氮氧化物标准，美国并不建议在近期内重新评估这一标准，但是强调有必要定期评估今后的氮氧化物排放和新技术。

3.3 国际民航组织正在处理航空器发动机的颗粒物排放问题。颗粒物排放有两个成分：非挥发性颗粒物和挥发性颗粒物。目前航空环保委员会正在开展工作，进一步评估非挥发性颗粒物，拟定对航空器发动机的非挥发性颗粒物排放予以定性的方法，并制定关于非挥发性颗粒物排放的认证要求。预期这将产生一条新的国际民航组织关于非挥发性颗粒物排放的发动机标准，既涉及质量，也涉及数目。美国和其他国家都为推动颗粒物方面的工作投入了时间和资源，但是需要更大范围的国家提供持续支持和补充资源，以便确保开展进一步工作。

#### 4. 结论

4.1 国际民航组织关于减少受到严重噪声影响的人数和降低排放对当地空气质量影响的环境承诺继续是至关重要的环境承诺。美国认识到在处理噪声和当地空气质量方面取得的进展，包括所拟议的第14章噪声标准，也认识到有必要取得进一步进展，例如进一步开展工作来处理颗粒物排放问题。