



国际民用航空组织

工 作 文 件

A38-WP/163
EX/60
20/8/13
第 1 号修改稿¹
(Revision No.1)
3/9/13

大会 — 第38次会议

执行委员会

议程第17项：环境保护

国际民航组织关于与噪声相关的运行限制政策

(由IATA呈现)

第1号修改稿

执行摘要

附件16的噪声标准并非旨在推出限制飞机运行的规定。相反，国际民航组织的认证标准应为航空公司创造必要的监管稳定性。考虑到国际航空运输的全球性和飞机寿命长的性质，航空公司必须保证符合所有适用的国际标准认证的飞机可以在其整个寿命期间在全球运行，不受阻碍国际航空运输的无故限制。因此IATA支持由国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）提出的建议，各国应避免向那些符合附件16第一卷第4章和/或第14章的噪声标准认证的飞机运营强加限制。IATA也强烈反对任何导致符合附件16第一卷第3章的噪声认证标准的飞机被淘汰的措施。

行动：请大会：

- a) 考虑第 3 段中提出的对 A37-18 号决议的修改建议。

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：	无需额外资源。
参考文件：	《航空环境保护委员会（CAEP）报告草案》— 第4部分， 2013年2月4至15日在蒙特利尔举行的CAEP/9-DP/6第九次会议

¹ 阿拉伯文、中文、法文、俄文、和西班牙文版由国际航协提供。

1. 引言

1.1 国际民航组织标准和建议措施（SARPs）及其严格水平的定期提高是实现技术改进和在源头减少噪声的重要手段。自1971年关于飞机噪音的第一项标准和建议措施（SARPs）的采用，飞机在噪声性能上已取得了重大的改进。根据国际民航组织的数据，今天的飞机比50年前更安静75%。

1.2 国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）第九次会议上建议，国际民航组织理事会通过了新的飞机噪音认证标准，简称为“第14章”。虽然国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）进行的成本效益分析曾建议在第4章噪声合格认证水平基础上把有效感觉噪声分贝（EPNdB）降低5分贝的新标准是最具成本效益的，但是委员会（CAEP）最后选择建议减少7个有效感觉噪声分贝（EPNdB）。虽然IATA最初支持减少5个有效感觉噪声分贝（EPNdB），但是IATA同意国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）提出的解决源头噪声方面更大胆的一步。

1.3 考虑到国际航空运输的全球性和飞机寿命长的性质，航空公司必须保证符合所有适用的国际标准认证的飞机才可以在其整个寿命期间在全球运行，不受阻碍国际航空运输的无故限制。因此，附件16第一卷的噪声标准不是为了推出限制飞机运行的规定。国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）在表示支持第14章标准的以下建议中认可了这一点：

建议3/9 — 避免引进限制运行的规定。

敦促各国不要引入限制符合附件16第一卷第4和/或第14章的噪声认证标准的飞机运行的规定。

1.4 国际民航组织“平衡方法”为按照具体情况具体分析的方法管理已显现的噪声问题提供了一个透明的过程。该方法认可也是基于解决方案需根据相关机场具体特点进行调整的原则。它主要从四个方面进行探索，即在源头减少噪音、土地利用规划和管理、减噪运行程序和运行限制，目标是最具成本效益的方式解决噪声问题。这项政策将继续为在全球认可的框架下由本地管理飞机噪音提供更多机会。

2. 讨论

2.1 国际民航组织现行的关于运行限制的政策在协助各国根据“平衡方法”采取一切适当措施解决噪音问题和维护飞机运营商所需要的监管稳定性和可预见性两者之间实现了平衡。

2.2 A37-18号决议附录E敦促各国在‘没有充分评估与平衡方法相一致的解决噪音问题的各种可利用措施之前不得在任何机场引入任何限制运行的规定’。此外，A37-18号决议附录E反映了国际民航组织成员国之间一致认可在采用第4章噪声合格认证标准时，符合该标准的飞机不应受到运行限制。

2.3 A37-18号决议附录D预见了各国逐步淘汰符合附件16第一卷第2章的噪声合格认证标准但超过附件16第一卷第3章的噪音水平的可能性。然而，A37-18号决议附录D还敦促各国不要采取逐步淘汰符合附件16第一卷第3或第4章噪声合格认证标准的飞机的措施。

2.4 IATA请国际民航组织大会第38届会议重申A37-18号决议附录D和E制订的政策，并遵守国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）“敦促各国不要对符合附件16第一卷第4和/或14章噪声合格认证标准飞机的引入运行限制规定。”²

2.5 IATA坚决反对任何将导致淘汰符合附件16第一卷第3章噪声合格认证标准的飞机的措施。事实上，实施平衡方法应该优于在一国或多国所有机场淘汰某些噪音类别的飞机。根据现行国际民航组织的政策，只要决定是基于平衡方法做出的，各国已经可以在特定机场对某些噪音类别的飞机引入限制运行规定。这种可能性更符合平衡方法的原则，即只在噪音问题已被证明的机场引入降低噪声的措施，且认可措施应完全根据相关机场的噪声问题来制定。

2.6 许多机场没有充分做好土地使用规划和管理，如果在这方面能做得更好，将有潜力改善噪声环境。其中，城镇侵占机场周围的土地减缓了从源头上降低噪声的进展。

2.7 此外，国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）得出附件16第一卷第14章中的一个新的噪音认证标准的工作是在委员会内一致同意不考虑逐步淘汰的前提下进行的。

3. 结论

3.1 IATA请大会考虑对决议A-37/18附录D的如下修订：

.....

鉴于航空环境保护委员会得出结论，对于强制逐步淘汰第2章飞机运行的国家，要求其统一淘汰第3章飞机运行的做法不具备成本效益，并在不考虑新的淘汰措施的前提下开展工作，在附件16第一卷第14章中建议了一个新的噪声认证标准；

.....

大会：

.....

4. 敦促各国不要对在原认证或再次认证中淘汰符合附件16第I卷第3章或，第4章或更新章节的噪声合格认证标准的飞机；

.....

.....

3.2 IATA请大会考虑对A-37/18号决议附录E的以下修订：

.....

² CAEP/9-DP/6，第3.9.32.1段。

因为过去降噪技术的改进正在逐渐用于机队中，但在可预见的将来不能预见重大技术突破，因此在源头进一步减少噪声的范围是有限的。

由于采用附件16第一卷新的噪声合格认证标准和机队中降噪技术的使用，预计将进一步在源头减少噪声；

...

鉴于航空环境保护委员会建议，敦促各国对符合附件16第一卷第4和第14章的噪声合格认证标准的飞机不实行运行限制；

...

大会：

...

4. 进一步敦促各国不要允许对在原认证或再次认证中符合附件16第一卷第4章或更新章节的噪声标准的飞机采取任何旨在限制运行的措施。