



## 大会 — 第 40 届会议

### 执行委员会

议程项目 15：环境保护 — 一般规定、飞机噪音和当地空气质量 — 政策和标准化

#### 国际民航组织的环境标准和政策

(由国际航空运输协会提交)

#### 执行摘要

国际航空运输协会 (IATA) 认为，全球标准和政策可确保在处理航空环境问题时保持连贯及高度的一致性。IATA 强调，国际民航组织 (ICAO) 须继续确保技术流程和标准的完整性和独立性，这些流程和标准可能为 ICAO 政策提供背景，并请大会重申其支持 ICAO 平衡做法 (Balanced Approach)。IATA 对环境税的泛滥表示关切，这些税没有有效地解决航空对环境的影响。

行动：请大会：

- a) 重申 ICAO 的环境认证标准是为认证目的而制定的，而不是作为经营限制或征收排放税的依据；
- b) 注意到 IATA 认为任何关于超音速飞机认证限制的决定都应基于数据，通过分析得出结论，以确保与航空环境保护委员会 (CAEP) 的职权范围保持一致。
- c) 重申其支持 ICAO 平衡做法，并敦促各国在处理本国机场噪音问题时采用 ICAO 平衡做法；
- d) 重申先前商定的关于淘汰超过附件 16 第 I 卷中噪音水平的亚音速喷气式飞机的原则以及引入与噪音有关的本地运营限制的原则；
- e) 注意到 IATA 支持 ICAO 认可环境税只应适用于有明确噪音问题或 LAQ 问题机场的政策，如果引入环境税，应以费用而不是税收的形式征收，并且所收取的资金应首先用于减轻航空对环境的影响。

战略目标：	此工作文件涉及战略目标：环境保护
财务影响：	不适用
参考文件：	

<sup>1</sup> 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由 IATA 提供。

## 1. 引言

1.1 国际民航组织（ICAO）在解决航空对环境的影响方面发挥着主导作用。全球标准和政策可以确保以连贯的方式处理航空对环境的影响，并保证法规、标准和程序高度一致。这是确保当今航空运输系统安全、有序和高效运作的基础，有利于包括乘客和托运人在内的所有利益相关方。

1.2 ICAO 的环境标准是确保技术改进、并为航空公司和其他飞机运营商创造监管可预测性的重要手段，这反过来又造福了使用这些服务的人和企业。因此，IATA 热烈欢迎航空环境保护委员会（CAEP）通过关于飞机发动机非挥发性颗粒物质量和数量标准的建议。

1.3 正如大会和 CAEP 所认可的那样，ICAO 的环境认证标准是为认证目的而制定的，而不是作为经营限制或征收排放税的依据。因此，IATA 支持大会工作文件草案附录 B 第 7 段中提出的措辞 — 《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、噪音和当地空气质量》（A40-WP/054）。

## 2. 新技术（包括超音速）

2.1 继续在减轻航空环境影响方面取得进展仍然是 IATA 的首要任务之一。我们期望，包括超音速飞机在内的新技术不应损害这方面的进展。IATA 还支持以下原则，即来自飞机的音爆不应公众造成不可接受的情况。然而，认识到最终可能被接受的是一项政策决定，IATA 敦促国际民航组织继续确保 ICAO 理事会和大会做出的政策决定所依据的技术流程和标准的完整性和独立性。

2.2 IATA 认为，重要的是保持现有的标准制定流程的完整性，维持 CAEP 的技术本质以及 CAEP 在制定和提出环境标准建议的职权。任何关于超音速飞机认证限制的决定都应基于数据，通过分析得出结论，以确保它们与 CAEP 的职权范围保持一致。

2.3 公众的接受或恼怒等概念虽然重要，但主观性太强且受本地因素影响，试图将这类概念加入 CAEP 职权范围或 CAEP 关于认证要求的建议，都将损害其技术角色，损害关于认证标准的建议的客观基础，减缓和破坏标准制定流程。因此，IATA 支持 ICAO 长期以来将技术评估和政策评估分开的做法。

## 3. 国际民航组织关于噪音管理和运营限制的政策

3.1 IATA 请大会重申对 ICAO 平衡做法的支持，并敦促各国按照大会工作文件草案附录 C — 《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、噪音和当地空气质量》（A40-WP/054）中的建议，在评估和解决各自机场的噪音问题时遵守该做法。

3.2 IATA 希望强调土地使用规划作为 ICAO 平衡做法的一个要素的重要性。由于土地使用规划对受飞机噪音影响的人数有直接影响，因此，适当的土地使用规划政策对于通过引入更安静的飞机来保持噪音降低至关重要。因此，我们请大会重申，鼓励各国按照大会工作文件草案附录 F — 《国际民航组织与环境保护有关的持续政策和做法的综合说明 — 一般规定、噪音和当地空气质量》（A40-WP/054）的建议，实行相关政策，限制在噪音敏感地区进行不兼容的开发。

3.3 我们还请大会重申先前商定的关于淘汰超过附件 16 第 I 卷中噪声水平的亚音速喷气式飞机的原则以及引入与噪音有关的本地运营限制的原则，正如大会工作文件草案附录 D 和附录 E —《国际民航组织继续实施与环境保护有关的政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪音和当地空气质量》（A40-WP/054）中给出的建议。

3.4 引入针对飞机机型的运营限制会对航空公司产生重大影响，因为这些限制可能会使航空公司无法使用最适合该特定市场的飞机来运营该机场航线，从而无法满足依赖其服务的市民和企业的需求。因此，运营限制可能导致机场容量的使用无法实现最优，同时提高运营成本。此外，如果替代机型的燃油效率低于更适合市场和相关航线距离的飞机，则可能还会增加排放。如果运营限制旨在撤回或逐步淘汰 ICAO 噪音标准认证的飞机，就会破坏国际标准在确保条例高度统一和稳定方面的作用。考虑到航空运输覆盖全球且飞机的使用寿命较长，航空公司必须有把握其按照所有适用标准认证的飞机可以在其整个生命周期内在世界范围内运营，而不会受到那些妨碍国际航空运输的不适当规定的限制。

3.5 夜间宵禁限制了航空公司以最佳方式安排航班和促进旅客衔接的能力。宵禁恶化了现有的运力限制，并可能导致额外的拥堵，特别是在傍晚和清晨。此外，如果夜间宵禁不够灵活，不允许延误航班运行，航空公司可能不得不将航班改道到其他机场或将航班推迟至第二天。这对改道或延误航班上的旅客以及受到航空公司运营中断影响的后续其他航班上的旅客都造成了极大的不便。

3.6 此外，最近的经验显示，如果不遵守 ICAO 在本地噪音方面的运营限制政策，使用最新一代飞机的运营商可能会受到惩罚，从而破坏改善机场噪音的努力。如果运营限制不是基于飞机的噪声性能（由符合附件 16 第 I 卷的认证程序确定），而是基于未证明的对噪声性能的假设，则可能会出现这种情况。

#### 4. 与环境有关的税项

4.1 近年来，各国政府和地方当局越来越多地以环境问题为理由，将航空运输作为政府收入的来源之一。这些往往是以税收的形式征收，而收入却并没有用于减轻航空对环境的影响，即使是在最好的情况下，也只是产生边际效应。

4.2 IATA 对此类税收的泛滥表示关切，因为它们进一步增加了航空运输系统的行政和财务负担，却并没有以具有成本效益的方式解决航空对环境的影响。特别是，由于机队选择主要是由市场需求、正常机队更新过程和像运力、燃油效率等考虑因素所驱动的，因此，征费作为引入更清洁和更安静飞机的激励措施的有效性并未得到证明。

4.3 在现实中，税收的主要影响是增加了依赖航空运输的乘客和托运人的总成本，故而阻碍了其使用。如果运输量减少，航空运输提供的经济机会就会受到影响，这种影响会波及航空运输供应链和非常依赖航空的行业，特别是旅游业。

4.4 因此，IATA 强调实施 ICAO《关于机场和空中航行服务收费》的政策（Doc 9082 号文件）的重要性，并强调环境税只应适用于存在明确噪音问题或 LAQ 问题的机场，而且如果实行，应以收费而不是税收的形式征收，收集到的资金应首先用于减轻航空对环境的影响。