

第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 4： 增加容量的措施

4.1： 全球措施

需要审议夜间宵禁以便增加机场容量

（由印度提交）

摘要

本文件提出了对一些机场夜间宵禁的普遍做法导致空中交通处理容量受到限制情况的看法。此类限制与日益增长的交通量一起，导致了空中交通拥堵和航空基础设施使用的不平衡。需要重新考虑继续夜间宵禁的必要性，以便对机场可用性不作限制，并在不增加基础设施和不损害安全程序的情况下，增加容量以便满足交通需求。

会议的行动在第 3 段。

1. 引言

1.1 全世界空中运输运行的增长，持续要求增加机场的基础设施和容量。各国和 ICAO 的努力只产生了有限的结果。由于需要大量投资以及无法得到场地，增加机场容量日益困难。一方面，由于日益增长的空中交通需求而正在感到容量不足；另一方面，由于对夜间运行实行宵禁，可用容量没有完全被利用。空中运输行业可能无法承受此类不平衡的奢侈。世界上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机场基础设施产生了不利影响。

1.2 面对增长的交通量，机场经营者/服务提供者可能必须借助不同措施，如增加机场基础设施和增加容量的程序，以便应付日益增长的交通。此类行动可能会增加机场实际布局的复杂性，导致跑道侵入和人为失误。

1.3 非常明显，需要确定其他更简便的可用方法，以便改善机场容量，应付增长交通量的形势。方法之一就是审议机场继续夜间宵禁的需要，从而使机场全天用于运行。这还可以同时使受到一些机场夜

间宵禁影响的其他机场基础设施得到最佳使用。

2. 讨论

2.1 许多必须处理不断增长空中交通需求的机场，受到其国家有关环境的规章制约，导致实施夜间宵禁。对空中交通流量的此类限制，也对其他一些机场的空中交通处理容量产生了不利的影响，因为这些机场必须在某些固定时间内承受大部分空中交通负担，以满足其他地方的宵禁要求。

2.2 需要采用夜间运行宵禁的起因是航空器发动机引起的噪音污染，当时航空器发动机的噪音水平高于现在的航空器发动机噪音水平。目前按照第 3 章要求进行认证的航空器产生低许多的噪音。如今进入机队的航空器，噪音干扰比 30 年前的航空器普遍低 20 分贝。这相当于减少了 75% 的噪音干扰。预计未来航空器的发动机将产生更低的噪音水平。

2.3 一旦不实行宵禁的机场以及那些具有运行宵禁时间的机场，由于大部分交通局限于固定时间，以满足其他机场的宵禁时间选择；世界一些地区机场现行的夜间宵禁做法，导致了交通局限和超过两倍的拥堵。一方面，一些发展中国家机场在某些固定限制时间内，机场基础设施和空中导航设施面临紧张拥堵；而另一方面，相同设施在每天的剩余时间里却闲置不用。期望不实行宵禁的机场加强其空中交通处理容量，以满足在固定时间期间形成的拥堵情况是不合理的，并且如果能够消除以夜间宵禁形式对运行的现有限制，这种情况可以避免。

2.4 对空中交通的此类限制，产生了处理容量问题的不平衡、倾斜的基础设施要求和可能导致危害安全的运行程序以及 ICAO 的标准和建议措施（SARPs）。夜间宵禁的限制不仅局限了空中运输运行的增长，而且还为旅行公众带来了不便。如果这些运行宵禁得以取消，鉴于技术方面的超前发展，将能提供巨大的额外机场容量，并且空中交通将可以在没有太大限制的情况下运行。机场的运行容量将极大地提高，而不需建立复杂的基础设施或运行程序。

2.5 ICAO 的 AN-Conf/11-WP/28 号文件提到了由 NAV CANADA 所进行的研究及其调查结果，还阐述了 ICAO 为预防跑道侵入而采取的措施。印度在完全认可 ICAO 所采取的措施以及其他正在进行的行动的同时，还认为必须审议不同地区继续夜间宵禁的需要，以此作为加强容量满足增长交通量需求的补充措施。

3. 会议的行动

3.1 请会议：

- a) 注意本文件的内容；和
- b) 敦促那些实行夜间宵禁的各国，根据航空器发动机噪音水平大幅减少的情况，审议此类限制要求，将机场没有任何时间限制地用于空中交通运行。