



大会 — 第39届会议

执行委员会

议程项目 20：环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 21：环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

欧洲对环境保护的全面做法

(由斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国¹
和欧洲民用航空会议其他成员国²提交)

执行摘要

欧洲为减缓国际航空的环境影响采取了一种全面的做法，并且作为这种做法的一部分，强烈支持国际民航组织内部正在开展的各种努力。

行动： 请大会核准以下行动：

- a) 支持根据‘全面的做法’制定一项广泛的政策措施，以便有效地处理来自航空部门的环境影响；
- b) 认识到航空环境保护委员会所开展的重要工作，以及航空环境保护委员会以尽可能自由、包容和透明方式开展工作的必要性；
- c) 将航空环境保护委员会第十次会议所商定和建议的飞机二氧化碳排放及航空器发动机非挥发性微粒物质质量浓度标准的实施工作、以及进一步制定非挥发性微粒物质的质量和数量标准作为优先事项；
- d) 如航空环境保护委员会第十次会议所商定，支持提高国际民航组织在修订附件16的标准和建议措施(SARPs)方面决策过程的透明度；
- e) 注意到将代用燃料变为可持续燃料并使将其变为运行现实的工作中存在的各种挑战，并请国际民航组织各国制定措施以支助其使用，包括制定全球可持续性标准；
- f) 注意到欧洲对发展中国家环境保护能力建设的承诺，及其对其他国家参与相同目标活动的邀请；
- g) 支持建立一个关于二氧化碳减排的长期目标；和
- h) 支持为加强理解对包括非二氧化碳温室气体排放在内的国际航空环境影响而开展的未来工作。

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。

战略目标:	本工作文件涉及以下环境保护的战略目标。
财务影响:	本文件提及的各项活动将在2017年至2019年经常方案预算和/或来自预算外捐助的可用资源情况而进行。
参考文件:	《芝加哥公约》及其附件16 A38-17号决议和A38-18号决议

1. 全面的做法

1.1 根据2016年欧洲航空环境报告提供的情况，航空面临着当前及未来环境方面的多重挑战(见下文第6节)。欧洲认识到需要根据全面的做法制定一系列广泛的政策措施，以便有效地处理气候变化、航空噪声和当地空气质量的影响。欧洲支持这一总括性做法的主要组成部分，就是清洁天空技术举措³、单一欧洲天空空中交通管理研究(SESAR)方案⁴，以及欧洲高级生物燃料飞行路径⁵。关于二氧化碳减排的题目，已经向国际民航组织提交的40项欧洲减排行动计划⁶，也对这一全面的做法进行了说明。

1.2 关于气候变化问题，欧洲认为应当在国际航空业根据全球气候目标为2050年目标采取以下举措之后，审议通过一项长期目标。欧洲支持实施国际民航组织的‘一揽子措施’，包括国际民航组织大会第37届会议商定的非基于市场的措施。目前关于二氧化碳的‘一揽子措施’是一个重要的开端，但是将需要根据目前及未来目标的完成情况进行重新审议。此外，还应当鼓励开展进一步的科学工作，以便更好地理解除二氧化碳之外航空排放的气候影响，尤其是在其严重性仍然存在巨大不确定性的各个方面。

2. 技术和设计

2.1 欧洲对航空环境保护委员会第十次会议达成的一致意见，以及供国际民航组织理事会通过的关于国际民航组织附件16第III卷飞机二氧化碳(燃料效率)新标准和国际民航组织附件16第II卷非挥发性颗粒物(nvPM)质量浓度标准的各项建议表示欢迎。现已认识到，国际民航组织缔约国需要尽快将附件16标准和措施建议的修订纳入其各自的立法框架，以便准备好执行所商定的适用要求。有鉴于此，欧洲已经开始了这项规则的制定工作。

2.2 欧洲正在积极支助航空环境保护委员会第十一次会议的工作方案，其中包括进一步制定非挥发性微粒物质的质量和数量标准，以及关于氮氧化物、颗粒物、噪声和燃料消耗的独立专家技术审查，这将为今后的标准制定进程提供时机方面的信息。在航空环境保护委员会第十一次会议期间，还将继续制定超音速的飞行标准。大会第38届会议重申了商业运输当中，确保超音速航空器音爆不给公众造成无法接受情况的重要性。欧洲继续支持这项意见。

3. 空中交通管理和运行

3.1 欧洲对根据利害攸关方最佳做法以及对航空系统组块升级(ASBU)所产生环境效益分析提出的国际民航组织关于“业界参与航空环境管理”的通告表示欢迎。我们将继续积极支助航空环境保护委员会的未来工作，包括对业界参与以及对航空系统组块升级组块1升级的分析。

³ <http://www.cleansky.eu/>

⁴ <http://www.sesarju.eu/>

⁵ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/biofuels/biofuels-aviation>

⁶ <https://www.ecac-ceac.org/action-plans-publicly-available>

3.2 在完成单一欧洲天空 (SES) 环境效绩目标方面的一个进一步的关键机制，就是负责在运行利害攸关方之间进行协调以期优化欧洲航空系统的网络管理者。2013年开展的飞行效率举措，为运营人提供了日常运行的最高效航路。尽管如此，在机场周边区域实施最高效航路，可能会受到噪声和排放局限的制约。虽然目前单一欧洲天空的环境效绩指标侧重于从燃料消耗角度出发的飞行效率，但是，目前正在为第3基准期(2020年至2025年)审议包括噪声和排放在内的额外指标。

4. 机场的噪声

4.1 在2014年期间，更新了在‘平衡做法’内引入机场与噪声有关的运行限制的欧洲立法⁷。这项更新包括收集噪声效绩信息，这将提高航空器噪声源数据的质量，并收集单独航空器的噪声特征。航空器源头降噪是平衡做法所包含的一项重要措施，今后对噪声严格度水平的审查应继续被当做一个主要的优先事项。如果不持续努力，当地的环境影响便可能对空中交通的未来发展形成重大局限。

5. 可持续代用燃料

5.1 虽然航空部门当中可持续代用燃料的使用仍处于初期阶段，但是料想在今后几十年里，这其中的某些燃料有可能在减少航空温室气体排放方面发挥重大作用。今后的工作应当力争查明最高效的可持续途径。

5.2 航空环境保护委员会于近期就代用燃料对二氧化碳减排目标的可能贡献开展了大量的分析工作。但是，航空环境保护委员会的环境趋势分析指出，可资利用的数据不够充分，不足以令人信服地预测其可提供性，并且可持续代用燃料的供应远不足以在2021年或其后较短时间内实现碳中和增长。长期贡献情景(2050年)的结果仍然没有定论并且存在不确定性。此外，代用燃料对温室气体减排的贡献，将主要取决于其碳足迹。因此，应当继续开展全球可持续性标准方面的工作，以确保其气候效益，同时可以进行市场预测。确保代用燃料可持续以及将其变为运行现实方面的挑战是严峻的。如果没有切实的政策回应，则本阶段可持续代用燃料便不太可能在未来短期内发挥重要作用。欧洲支持航空环境保护委员会代用燃料工作队的工作，并鼓励各国制定激励机制，以增进可持续代用燃料的可提供性，确保中到长期内可以提供充足的数量。

6. 欧洲航空环境报告

6.1 要支助航空环境保护的全面做法，便需要进行有效协调。为了以客观、统一和明确的方式，通过监测和报告欧洲航空部门的环境效绩以支助这项目标，现制定了欧洲航空环境报告(载于www.easa.europa.eu/eaer)。

⁷ 于2016年6月13日生效的欧盟 598/2014号规章。

7. 能力建设

7.1 欧洲对国际民航组织在发展中国家中开展的环境保护能力方面的努力表示欢迎。从2013年至2017年，欧洲委员会正在为‘减缓国际航空二氧化碳排放的能力建设’项目提供资金，以便帮助欠发达国家应对来自国际航空的排放。国际民航组织在非洲和加勒比14个国家实施的650万欧元的项目，进行了追踪、管理及减少航空排放的能力建设。从而通过收集排放清单以及引导减少燃料消耗的新途径，帮助各国满足2010年国际民航组织大会对制定减少航空二氧化碳排放的国家行动计划的要求。欧洲依旧承诺在世界各地开展环境保护能力建设，并邀请其他方同样提供此类支助。

8. 航空环境保护委员会工作的重要性

8.1 欧洲对航空环境保护委员会取得的成绩表示欢迎，尤其是在2016年2月举行的航空环境保护委员会第十次会议上达成的重大协议以及提出的各项建议，其中还提高了有关附件16标准和建议措施的决定背后的透明度水平。航空环境保护委员会第十次会议的报告对决策过程提供了更深入的洞察，并加强了国际民航组织缔约国内将标准和建议措施的修改落实到其立法框架内部的决策进程的效率。

8.2 欧洲完全理解保护航空环境保护委员会某些敏感信息以避免更广泛公众传播的必要性。但是，今后航空环境保护委员会工作的成功，将取决于便利专家之间尽可能进行自由、包容和透明的信息交流，同时确保适当程度的数据保护。欧洲对进一步制定各自规则和程序以便确保高效的工作做法保持开放态度。