



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目16：环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

拉丁美洲民航在噪声和当地空气质量方面的贡献和进展

(由萨尔瓦多提交，并得到拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)成员国的支持²)

执行摘要

本工作文件根据附件16第I和第II卷以及国际民航组织大会第40届会议通过的A40-17号决议，介绍了拉丁美洲地区在环境问题上取得的进展，重点是噪声和当地空气质量。拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)成员国积极主动地推动改善环境绩效的举措，采取行动减少噪声、改善当地空气质量、减少温室气体排放和搞好机场设施规划，这些都是由于航空条例或其他举措改善了机场周边地区的社会环境条件而实现的。

行动：请大会：

- a) 注意到所提交的信息；
- b) 考虑到拉丁美洲国家在环境保护方面的进展和遵守国际民航组织关于这一主题的标准的举措；
- c) 继续通过环境问题研讨会和讲习班建设各国的能力；和
- d) 推动采取具体行动，以便让发展中国家，如拉丁美洲发展中国家获得资金、培训和技术转让。

战略目标：	本工作文件涉及环境保护战略目标。
财务影响：	落实环境举措需要额外的财务资源。
参考文件：	

¹ 西班牙文本由萨尔瓦多提供。

² 阿根廷、阿鲁巴(荷兰王国)、伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、多米尼加共和国、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

1. 引言

1.1 根据《生物多样性公约》（2016 年），拉丁美洲和加勒比（LAC）地区拥有丰富的生物多样性：拥有地球上大约 70% 的陆地生物、多样化的植物群以及海洋和淡水动物群。拉加地区，从湿地和沿海生态系统到沙漠、热带森林、大面积热带草原和高海拔安第斯生境，生物量各不相同。

1.2 按照国际民航组织的战略目标，拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）通过其专家组广泛处理了环境问题，并因此起草了文件和文书，以协助适用国际民航组织鼓励采用的、与拉丁美洲各国国内法所倡标准相同的减少噪声和当地空气质量标准。

2. 讨论

2.1 关于噪声，各国已将要求纳入各自的法律，以便根据附件 16 第 I 卷的规定，尽量减少噪声对环境的影响。萨尔瓦多的民用条例 RAC-21 “关于航空产品证书接受程序的条例”规定，一旦航空器达到国际民航组织附件 16 规定的适用标准，民航局将向经过认可或认证的航空器颁发噪声批准证书。

2.2 在厄瓜多尔，是否遵守适用于航空部门业的现行环境法的规定，确定办法是监测噪声，如超过允许的水平，则采取适当的缓解措施。厄瓜多尔的所有机场目前都符合该国环境部设定的标准。

2.3 在巴拿马，《巴拿马民用航空条例》第十九篇第一和第二部分采纳了附件 16 第 I 卷，在确定阶段合规后，向申请巴拿马注册的航空器颁发了噪声批准证书。此外，最大的国有航空运营人已经为其机队增添了运营上燃料效率更高的新航空器和 B-737 Max。因此，该国国内和国际机场附近的社区受到的影响下降，在周边地区定居的公众和社区的投诉也有所减少。此外，巴拿马每年都投资维护其林地、公园和保护区，这些地方是该国树木、残梗、海草和红树林的家园，而这些植物则是二氧化碳的主要吸收者，因此，巴拿马是负碳国，在全世界名列第三。

2.4 在秘鲁，国家为减少航空器噪声影响采取的行动包括规范航空器噪声环境管理的第 30370 号法律，外加关于在秘鲁境内运营的本国和外国航空器最大噪声水平的 NTC-001-2013 和关于验收程序和发放噪声批准证书的第 005-2019-MINAM 号最高法令，其中规定了在秘鲁境内运营的航空器的最大允许航空器噪声限值。

2.4.1 此外，根据《普通民用航空法》第 27261 号条例法，任何机场建设、修复、扩建、改善和改进都需要 DGAC 的事先授权，而要获得授权，申请人还必须根据法律及其条例和技术附件，提交一份符合社区生活和环境保护正常进程的环境影响研究报告。由于这些规定下的监督和监管，机场活动可以通过确定和减轻影响，遵守现有的国家和国际标准，从而履行在环境文书中做出的承诺。

2.5 在阿根廷，国家民航局（ANAC）制定了环境政策（299/2017 号决议）和机场环境管理手册（与 ORSNA 02/2019 的联合决议），从空气质量方面支持保护环境。

2.6 在墨西哥，2021 年对噪声图进行了更新，以便为每个机场制作更加精确的噪声图。为了决策目的，正在与利害攸关方分享测量结果。更新的噪声图显示，所有机场噪声水平均有所下降（55 至

60 分贝、60 至 65 分贝、65 至 70 分贝、75 至 80 分贝和 80 分贝以上），这在很大程度上是由于使用了更精确的测量方法。

2.6.1 为改善基础设施投入了大量资金，以便有足够的运营能力，并且在大多数跑道上修建了快速通道出口，为航空器进出航站楼提供了更直接的路线。已投资采购电动车辆作为航空器牵引车。目前正在通过确保航空器在着陆后和起飞前的滑行程序快速有效，协助航空公司减少碳排放。这缩短了航空器必须行驶的距离，因此减少了燃料的消耗量，从而大大减少了碳排放。

2.6.2 对车辆、航空器、装置和设备的预防性和补救性维护进行监测。植被等天然屏障被用来防止粒子在机场周边地区的扩散。目前正在制定一项能效和脱碳计划，以防止与空气质量相关的气体和颗粒的排放。

2.7 古巴已购置技术更佳、噪声排放更少的新航空器，并改进了进场和起飞程序。此外，还起草了在远离停机位的停机坪上启动发动机的程序，将导致航空器起飞和着陆期间的噪声明显减少，因为停机坪和航空器滑行区的噪声减少了。购置技术更好的新航空器意味着由于机载设备的现代化，燃料消耗会降低。此外，进场路线和程序得到了改善，从而降低了排放，运营人在年度报告中已指出这一点（国家要求）。

2.8 智利在阿图罗·梅里诺·贝尼特斯机场运行噪声监测系统，以减少跑道使用中的噪声变量。此外，还绘制令机场主要网络的噪声图，请求作为国家规划工具中的有效工具予以考虑，并禁止第二阶段航空器运营。自 2021 年起，本国境内运营的新航空器必须处于第 4 阶段。值得注意的是，2016 年以来，阿图罗·梅里诺·贝尼特斯机场噪声图上的足迹已有所减少。

2.8.1 至于阿图罗·梅里诺·贝尼特斯机场的空气质量，每月都会随机检查停机坪上辅助车辆的气体排放。还采取行动监测航空器运行辅助车辆的排放，清洁跑道和滑行路线，用登机桥上的电气连接取代 GS/APU 动力装置，监测发动机启动（不使用发动机的航空器牵引），管理停机坪交通，减少着陆起飞（LTO）循环。此外，安装的先进的场面活动引导和管制系统（A-SMGCS）也帮助减少了当地空气污染机场。

2.9 委内瑞拉在《委内瑞拉民用航空法》RAV36 中规定了亚音速喷气式飞机、旋翼推进航空器、超音速航空器、倾转旋翼航空器和直升机的最大允许噪声排放限值，这些限值适用于所有在该国运营或打算在该国运营、往返该国的国内外航空运营人。根据 RAV36 的规定，噪声批准证书是根据《国际民用航空公约》附件 16 的规定签发，证明航空器从发出强烈噪声或声音的角度来看符合充足性和安全性的要求。

2.10 在土地使用规划和管理方面，纳入了与适用可持续发展指标有关的要求，使各国能够定期审计和衡量航空器噪声（机场附近的污染）、空气质量（机场活动排放物可能产生影响的机场附近地区的污染）、废物（废物产生总量，按有机、危险或可回收类别分类），温室气体清单（移动和固定地表来源的温室气体总排放量）、生物多样性（机场对周围地区动植物多样性的直接和间接影响）、水资源（最终消耗及其对机场内使用的水资源质量的影响）、材料和资源的使用（再利用）方面的环保行动。

2.11 关于土地使用规划和管理的规定已纳入国家监管框架，保护空中运营安全的各个方面也已纳入环境条例，如纳入危地马拉的国内法。

3. 结论

3.1 拉美民航会（LACAC）成员国意识到环境保护的重要性，全地区和各自都推动了重大举措，以改善该部门的环境绩效。

3.2 正在考虑协调各利害关系方（民航当局、机场特许经营者、航空公司）或具体环境领域人员（如各国的国家环境局）工作的必要性。这样就可以集中努力、资源、技术和/或诊断测量工具，并确立环境绩效指标。

3.3 应在国际民航组织和/或发达国家的支持下，促进拉丁美洲国家等发展中国家在土地使用规划、噪声和空气质量方面的准入和能力建设，以期纳入国际民航组织的标准和建议措施。

3.4 拉美民航会（LACAC）成员国承认国际民用航空组织在与航空运输有关的环境主题方面所做的宝贵努力和指导，并敦促该组织继续开展这项工作并为各国提供援助，以加强与关心和保护地球环境系统有关的活动。

4. 请大会：

- a) 注意到所提交的信息；
- b) 考虑到拉丁美洲国家在环境保护方面的进展和遵守国际民航组织关于这一主题的标准的举措；
- c) 继续通过环境问题研讨会和讲习班建设各国的能力；和
- d) 推动采取具体行动，以便让发展中国家，如拉丁美洲发展中国家获得资金、培训和技术转让。