



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、航空器噪声和当地空气质量 — 政策和标准化

拉丁美洲民用航空在噪声和当地空气质量方面的贡献和进步

(由哥斯达黎加提交和由拉丁美洲民用航空委员会成员国联署²)

执行摘要

本工作文件介绍了拉丁美洲地区依照附件16及其各卷和国际民航组织大会第39届会议通过的第A39-01号决议，在环境领域就噪声和当地空气质量问题取得的进展。拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)成员国积极推动改善环境绩效的举措，通过采取行动以降低噪声和改善当地空气质量、减少温室气体排放、规划机场设施等办法，使航空条例和重大活动取得成功。

行动：请大会：

- a) 注意到本文件提供的信息；
- b) 考虑到拉丁美洲国家在环境保护方面取得的进展和实施国际民航组织就这一主题的标准采取的举措；
- c) 继续通过关于环境问题的研讨会和讲习班建设各国能力；
- d) 促进采取具体行动，使发展中国家获得资金和技术转让。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 E — 环境保护
财务影响：	实施环境倡议需要额外财政资源
参考文件：	<ul style="list-style-type: none">• 第A39-01号决议 — 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、噪声和当地空气质量• 第A21-07号决议 — 与拉丁美洲的环境和民用航空有关的指导意见• 拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)的战略计划

1. 西班牙文本由哥斯达黎加提供。

2. 伯利兹、玻利维亚、巴西、哥斯达黎加、哥伦比亚、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、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。

1. 引言

1.1 依照《生物多样性公约》(2016 年)，“拉丁美洲和加勒比(LAC)地区支持丰富的生物多样性，约有 60% 的全球陆地生物以及各种淡水和海洋动植物都在这个地区。拉丁美洲和加勒比地区的生物群落从湿地和沿岸生态系统延伸到沙漠、热带森林、大草原和高海拔安第斯生境。低地森林是地球上物种最丰富的林区之一，安第斯山脉的山地森林和高沼地(*páramos*)拥有广泛的地方物种和分布不广的物种”。此外，中美洲大西洋海岸拥有世界第二大珊瑚礁。“这种地区的多样性是由许多环境因素造成的，包括复杂的进化史和多变的地理、地质和气候条件”。上述情况反映了保护和改善环境的重要性，使得应对气候影响以避免该地区现有生物多样性退化成为可能。

1.2 鉴于上述情况，环境问题已在拉丁美洲民用航空委员会的各个工作组开展的活动框架内得到广泛讨论，最后编制了各种文件和文书，为拉丁美洲民用航空委员会成员国的举措提供了信息。

1.3 重要的是，拉丁美洲民用航空委员会为目前的两年期制定了计划，更新有关环境的各项决议和建议，使它们能够反映成员国作出的努力和更新国际民航组织批准的文件。

1.4 同样，每个拉丁美洲国家都在国内推动实施国际民航组织标准、建议措施和决议的举措，主要是关于噪声、当地空气质量、土地使用规划和管理等主题，这些标准、建议措施和决议每三年在大会届会更新一次。

2. 分析

2.1 关于噪声，各国已依照附件 16 第 I 卷将这些要求纳入法律，尽量减少其环境影响，并已与机场运营人和航空器制造商进行合作。

2.2 例如，巴西已与巴西航空工业公司合作对其航空器进行审定合格，因此，根据附件 16 第 I 卷以及《巴西民用航空条例》第 36 条对噪声的规定，最近对新型航空器进行了审定合格。

2.3 此外，在机场工作方面，已经制定了运行措施，以便通过设定最大噪声水平、发动机试车区、降低噪声程序和操作限制等办法来限制噪声，这可以从各种航空信息出版物和条例、古巴民航研究所推动的行动以及秘鲁豪尔赫·查韦斯国际机场实施新的降低噪声程序所取得的重大成果看出。此外，各国都已推动关于噪声的环境研究，以支持采用更适当的噪声缓解措施，如萨尔瓦多圣奥斯卡·阿努福·罗梅罗和加尔达梅斯国际机场正在进行的工作。

2.4 重要的是，降低噪声程序已被纳入国家条例，如多米尼加共和国的 RAD 14.43 (b)法和古巴的 RAC-16 法以及秘鲁的第 30370 号法，秘鲁的这项法律对航空器产生的噪声进行环境管理，以便对在秘鲁境内运营的国家和国际航空公司的飞机产生的噪音进行管理。

2.5 关于用于可持续发展的土地利用规划和管理要求，国家已纳入并不时使用指标根据航空噪声(机场附近地区的污染)、空气质量(机场附近地区可能受机场活动排放影响的污染)、废物(废物总量，按有机物、危险物品和可回收废物分类)、温室气体盘存(移动和固定地表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(最终消耗量及其对机场内使用的水资源质量的影响)以及材料和资源的使用(再利用)等方面核实和评估环境活动。

2.6 已纳入国家监管框架的土地利用规划和管理规定包括对巴西民用航空条例(RBAC)第 161 号的修正案, 该修正案现在规定了机场噪声分区计划; 因此, 截至 2019 年 3 月 29 日, 巴西国家民用航空局(ANAC)记录了 40 份特定噪声分区计划(PEZR)和 1,764 份基本噪声分区计划(PBZR)。同样, 在多米尼加共和国, 固定或移动地面设备和机械产生的噪声排放和环境干扰或有害的声音已在 RAD 14.141(d)法中作出了规定。此外, 古巴为在新项目中开展相关噪声研究制定了指标。

2.7 此外, 空气安全保护规定已被纳入环境条例, 如秘鲁第 1278 号法, 该法令批准秘鲁关于处理固体废物的一般法和相关条例, 其中纳入了关于在机场附近最终处置固体废物所用基础设施的建设和运营的规定, 并规定保护区距离机场参考点(ARP)的半径为 13 公里。还可以参考 D.S. No. 005-2019-MINAM 号法, 其中规定了在国内运行的航空器允许产生的噪声的最大限值。

2.8 在环境法方面, 与当地空气质量相关的规定已被纳入法规, 例如巴西对关于航空发动机排放的巴西民用航空条例第 34 号的修正案, 该修正案纳入了与 2019 年 2 月生效的关于非挥发性微粒物质排放的法律相关的关于非挥发性微粒物质的过渡法律, 这项修正案将从 2020 年起适用于新型发动机。

2.9 关于当地空气质量的其他倡议包括采用连续下降和上升的飞行态势、减少国际机场使用辅助动力装置、使用可再生能源为机场航站楼供电(多米尼加共和国的成功举措)、对所有进入机场禁区的车辆要求申请有效的车辆技术检查证书(秘鲁倡导的举措), 通过这一举措, 机场附近地区的温室气体排放已经降低。

3. 结论

3.1 拉丁美洲民用航空委员会成员国意识到环境保护的重要性, 它们已通过拉丁美洲民用航空委员会单独和在地区一级推动各项重大举措, 以改善拉丁美洲民用航空业的环境绩效, 这已反映在上述各项举措中。

3.2 此外, 这些举措显示了利害关系方之间为提高环境绩效进行协调的重要性, 不论是在航空领域(民航局、机场特许经营者和航空公司), 或是在具体环境领域(每个国家的国家环境局)。

3.3 拉丁美洲民用航空委员会成员国认识到国际民航组织在与航空运输有关的环境问题方面作出的宝贵努力和提出的指导意见, 敦促国际民航组织继续这项工作及其对各国的援助, 为关心和保护世界环境系统加强采取行动。