

# 国际民航组织航空环保委员会报告

国际民航组织航空环境保护委员会指导小组于 2013 年 11 月 3 日至 7 日和 2014 年 9 月 15 日至 19 日在阿联酋迪拜和印度尼西亚登巴萨举行了两次会议，讨论 2016 年 2 月举行的第 10 届会议工作方案。

关于制定国际民航组织航空器二氧化碳排放认证标准，航空环保委员会第 3 工作组—排放技术工作组下的二氧化碳任务组，与建模和数据库工作组、预测和经济分析支持小组共同做了大量工作，对 10 种严格选项做了综合成本效益分析，制定新型航空器二氧化碳排放标准的工作仍在按计划进行，同时，该任务组还将分析在产机型二氧化碳标准的成本效益，并将及时提交航空环境保护委员会第 10 次会议审议。

关于国际民航组织航空器发动机微粒物质标准，第 3 工作组的微粒物质任务组一直致力于制订国际民航组织新的非挥发性微粒物质(nvPM)标准，但由于目前测量数据欠缺和资源受限，在 2016 年航空环境保护委员会第 10 届会议以前很难提出非挥发性微粒物质标准。指导小组会议认为可在 2016 年航空环境保护委员会第 10 届会议上提出非挥发性微粒物质的初步标准，可作为制定

基于起降的非挥发性微粒物质标准之前的过渡标准，并在 2019 年 2 月航空环境保护委员会第 11 届会议核准之前，取代附件 16 第二卷目前设定的烟度标准。

关于机场和营运，航空环境保护委员会第 2 工作组—机场和运行组已开始收集机场社区联合行动及营运相互依存方面的信息，并将在举行航空环境保护委员会第 10 届会议时在国际民航组织网站公布有资料性的互动详细信息。该组正在编制一份纲要，阐明环境评估个案研究的最佳做法，以显示《关于拟议的空中交通管理运行变化的环境评估指导》（国际民航组织 Doc 10031 号文件）的适用情况，确保这份指导和航空系统组块升级的环境效益分析之间产生合力。这份纲要将作为一份报告提交航空环境保护委员会第 10 届会议。

关于航空器噪声，航空环境保护委员会关于噪声技术问题的第 1 工作组已展开对无人驾驶航空器系统噪声认证现况的调查，以评估是否需要开展进一步工作。该组还对直升机噪声进行了审查，包括直升机噪声问题的严重程度和技术进展。今后将继续进行对超音速航空器的噪声认证标准工作，其中包括关于认证程序和了解超音速航空器的最新研究工作。此外，该组在调查将计算大气声音吸收的新方法纳入附件 16 第 I 卷所产生的影响方面取得了进展。

关于代用燃料，航空环境保护委员会代用燃料工作队成功评估了到 2050 年使用代用燃料可能减少的排放量，其中包括到 2050 年喷气机代用燃料产量的预测和为国际民航组织环境趋势预测制定了燃料生命周期排放评估的方法，并以此作为行动计划的拟议方法。该工作队希各国提供本国或区域研究和创新活动的科学和技术信息，以支持代用燃料工作，从全球各地区的不同观点取得

均衡的成果。关于为全球基于市场措施评估代用燃料的寿命周期排放量，工作队将制定用于基于市场措施的监测、报告和核查(MRV)系统的评估代用燃料寿命周期排放量的方法。

关于基于市场的措施，航空环境保护委员会全球基于市场的措施工作队设立了监测、报告和核查组、排放量单位准则组和分析支助小组。监测、报告和核查组已完成了审查现有与航空和与更广泛的燃料燃烧和二氧化碳排放方法相关的监测、报告和核查程序、规定。排放量单位准则组已制定了进行所有工作项目的方法。此外，航空环境保护委员会指导小组审议了2014年10月提出的对稻草人方案第1.1版的技术分析，包括全面审查环境咨询组要求的技术分析、关于建模和数据库及预测的背景、关键建模的假设状况、技术分析的初步成果、对稻草人方案内容的观察结果等。

航空环境保护委员会指导小组下次会议原定于2015年6月22日至26日在新加坡举行。因该月是斋月，新加坡建议将会议日期调整到2015年7月20日至24日。2014年11月10日，第203届理事会第7次会议审议航空环保委员会指导小组会议报告后决定，航空环境保护委员会指导小组下次会议于2015年7月20日至24日在蒙特利尔举行，并由理事会主席与新加坡协调此事。

关于2016年2月1日至12日航空环境保护委员会第10届会议，正值中国新年。但由于该会需在空中航行委员会和理事会闭会期间举行，而理事会要求航空环境保护委员会在国际民航组织大会前向理事会提交报告，因此，未改

变航空环境保护委员会第 10 届会议会期，但对航空环境保护委员会中国成员表示同情并同意未来将尽可能避免发生这种会期冲突的情况。