

大会第35届会议

执行委员会

议程项目15：环境保护

实施更严格的减少气体尤其是二氧化氮排放的标准

(由突尼斯代表阿拉伯民航委员会¹提交)

摘要

本文件是阿拉伯民航理事会（ACAC）对将从2008年开始实施的关于降低航空器发动机二氧化氮排放新标准的立场。本文件认为，实施更严格的标准，不应在今后对现有航空器发动机的运行加以限制，（如同以前在噪声方面那样对生产进程予以限制），并应该考虑到现有的航空器发动机。

1. 国际民航组织理事会航空环境保护委员会第三工作组建议CAEP/6（2004年2月2日至12日，蒙特利尔）降低今后生产的航空器发动机排放的氧化物。该提议载有六项可供选择的设想的降低百分比：5%、10%、15%、20%、25%和30%。

2. 现已选定2012年为支持小组开展分析的年份，但第三工作组已核准的提议是在2008年较早的日期开展分析，但必须向该支持小组提供资源。预计这将鼓励本行业采用可得到的最好的技术。

3. 实施更严格降低二氧化氮的问题在CAEP/6中进行了广泛讨论。但是，虽然一些与会者赞同采用更严格标准的原则，但在对于降低的百分比以及开始实施降低的年份方面则有所分歧。在广泛讨论之后，一致的意见是分两个阶段实施更严格的标准，第一阶段应从2008年开始，并将排放降低12%。此外还一致同意应当考虑制定一项更严格的航空器发动机排放尤其是二氧化氮排放标准，同时考虑到经济合理性以及环境效益，以期在2010年完成这些行动并提交CAEP/8。

¹ 巴林、埃及、伊拉克、约旦、黎巴嫩、阿拉伯利比亚民众国、摩洛哥、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和也门。

4. CAEP有些成员强调指出，对二氧化氮采用更严格的标准仅是一种手段，可用于为发动机发放合格证或用于其他目的，例如对运行实行限制和收费。

5. ACAC成员国支持降低排放的原则并支持2008年为实施第一阶段的日期。但它们感到关切的是，所涉的标准可以被用于制造排放较少二氧化氮的发动机，以便对现有的或正在生产的航空器发动机实施运行限制或收费。因此，它们反对采用降低发动机排放的标准来对运行实施限制或收费。

6. 要求采取的行动：

确认实施更严格的降低发动机二氧化氮排放的标准（这仅仅是生产标准）将不致被用来在今后对现有的或正在生产的航空器发动机的运行进行限制或收费（就像当时对噪声方面那样），并考虑到现有的航空器发动机，并使这种政策反映在国际民航组织在环境保护领域的政策和持续措施的联合声明之中。