



## 大会 — 第41届会议

### 执行委员会

#### 议程项目17：环境保护 — 国际航空与气候变化

#### 测量机场地面通行车辆(GAV)产生的二氧化碳排放

(由阿根廷提交，并得到拉丁美洲民用航空委员会两个成员国：哥斯达黎加和秘鲁的支持)

#### 执行摘要

本文件介绍了测量机场地面通行车辆(GAV)产生的CO<sub>2</sub>的重要性，以及确定一个国际民航组织计算方法的必要性。此外，该文件还讨论了阿根廷共和国在分析和测量此类二氧化碳排放量方面取得的进展。

**行动：请大会：**

- a) 注意到文件提供的信息；
- b) 审议阿根廷共和国在环境保护方面取得的进展，特别是对测量机场地面通行车辆(GAV)产生的二氧化碳排放量的分析，以及其建议的方法；
- c) 继续建设国家能力，特别是在发展中国家，以便它们能够自行测量机场二氧化碳排放量；和
- d) 通过CAEP促进分析机场地面通行车辆产生的二氧化碳排放量，并促进制定和推广一个排放量计算方法。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 环境保护
财务影响：	不需要额外的财务资源用于实施环境举措。
参考文件：	第A40-18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 — 气候变化 Doc 9184号文件《机场规划手册》— 第I部分，第二版(1987) Doc 9184号文件《机场规划手册》— 第II部分，第四版(2018) 生态机场工具包电子集，机场空气质量管理

<sup>1</sup> 西班牙语版本由阿根廷提供。

## 1. 引言

1.1 机场地面通行车辆(GAV)包括旅客、员工、访客和货物进入机场使用的所有车辆。此类车辆在往返机场航站楼的过程中会产生大量的二氧化碳排放。

1.2 国际民用航空组织(ICAO)在其《机场规划手册》(1987年)第I部分中纳入了机场地面通行的内容,其中提到“迄今为止,机场地面通行的主要模式是汽车,用于私人 and 公共交通。汽车很可能将继续作为主要的机场通行车辆”(第11.2段)。

1.3 同一份文件指出,“快速便捷的旅客和货物通行设施对于机场提供高效服务至关重要。”(第5.5.13段)。同样,它指出“除了私人机动车辆之外,考虑公共交通系统,如公共汽车、铁路、出租车十分重要.....”(第5.5.15段)。

1.4 2018年,国际民航组织出版了《手册》第II部分,其中指出“可以对多式联运交换设施作出规定”以及“旅客可以乘坐轻轨、普通或高速铁路系统以及区域和当地公交设施”(第3.6.14段)。

1.5 它还在《机场空气质量管理》文件中提及GAV产生的排放,该文件是ICAO生态机场工具包的一部分。

1.6 《机场综合环境管理手册》<sup>2</sup>第2.3.2段提到了GAV产生的温室气体(GHG)排放量的计算;GAV包含在第3组的所有排放源中,即机场运营人不能对其直接做出决定但可以施加影响的那些排放源。

1.7 2021年12月,阿根廷向国际民航组织提交了《阿根廷国航空领域二氧化碳减排行动计划》的最新版本,其中首次对GAV的二氧化碳排放量进行了近似计算。这些计算考虑到了本文件第3.1段中列出的变量。

## 2. 二氧化碳排放计算方法

2.1 GAV排放计算方法应包括(除其它外)以下变量:

- 车辆类型;
- 车辆总数;
- 运输模式;
- 行驶距离;
- 燃料类型(车用汽油、柴油、天然气等); 和
- 燃料类型的排放系数。

---

<sup>2</sup>根据国家民用航空局(ANAC)和国家机场系统监管机构(ORSNA)的2/2019号联合决议于2019年发布。

### 3. 建议行动

#### 3.1 请大会：

- a) 注意到文件提供的信息；
- b) 审议阿根廷共和国在环境保护方面取得的进展，特别是对测量机场地面通行车辆 (GAV) 产生的二氧化碳排放量的分析，以及其建议的方法；
- c) 继续建设国家能力，特别是在发展中国家，以便它们能够自行测量机场二氧化碳排放量；和
- d) 通过CAEP促进分析机场地面通行车辆产生的二氧化碳排放量，并促进制定和推广一个排放量计算方法。

— 完 —