



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático.

ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDADES PARA LA ADAPTACIÓN DEL SECTOR AERONÁUTICO AL CAMBIO CLIMÁTICO QUE PUDIERA AFECTAR LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

[Presentada por Venezuela (República Bolivariana de) apoyada por 15 Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²]

RESUMEN

El Convenio marco para las Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC) y sus diferentes instrumentos han establecido medidas a fin de mitigar los gases de efecto invernadero, GEI, y a su vez medidas que comprendan una adecuada adaptación al cambio climático. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha desarrollado e implementado diferentes instrumentos para que sean adoptados por los Estados a fin de mitigar los GEI. Sin embargo, los Estados no cuentan con las diferentes orientaciones y directrices necesarias, con el objeto de elaborar planes de adaptación que permitan afrontar los posibles impactos del cambio climático al desarrollo sostenible de la aviación debido a los diferentes eventos meteorológicos extremos que afectará al transporte aéreo y muy en especial a los países en desarrollo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- solicitar a la OACI que realicen estudios a fin de determinar el impacto del cambio climático en el sector aeronáutico;
- solicitar a la OACI que elaboren material de orientación que permitan a los Estados elaborar sus planes de adaptación de la aviación en función de los riesgos;
- exhortar a la OACI prestar asistencia a los Estados a fin de crear capacidades que permitan a los Estados elaboración de planes de adaptación para el sector aeronáutico; e
- instar a los países a compartir sus experiencias sobre estudios y acciones sobre adaptación al cambio climático para la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se relaciona con Objetivo estratégico <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a que se refiere el presente documento deberían llevarse a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto regular y/o con contribuciones presupuestarias.
<i>Referencias:</i>	

¹ La versión en español fue proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de)

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La CMNUCC reconoce la vulnerabilidad de los países a los efectos del cambio climático y solicita que se hagan esfuerzos, con el objeto de mitigar las consecuencias, especialmente en los países en desarrollo que no cuentan con los recursos para llevar acciones efectivas para afrontarlos.

1.2 La CMNUCC estableció en Informe de la Conferencia de las Partes sobre su 16º período de sesiones conocido el Acuerdo de Cancún

“Conviene en que la adaptación es un desafío que incumbe a todas las Partes, y en que se requiere con urgencia una intensificación de la labor y la cooperación internacional en materia de adaptación para facilitar y apoyar la aplicación de medidas de adaptación encaminadas a reducir la vulnerabilidad y reforzar la resiliencia en las Partes que son países en desarrollo, teniendo en cuenta las necesidades urgentes e inmediatas de las que son particularmente vulnerables;”

1.3 De igual forma el Acuerdo de Paris establece en su artículo 7 lo siguiente:

“1. Por el presente, las Partes establecen el objetivo mundial relativo a la adaptación, que consiste en aumentar la capacidad de adaptación, fortalecer la resiliencia y reducir la vulnerabilidad al cambio climático con miras a contribuir al desarrollo sostenible y lograr una respuesta de adaptación adecuada en el contexto del objetivo referente a la temperatura que se menciona en el artículo 2”.

1.4 Importancia de entender y evaluar la vulnerabilidad e impactos del cambio climático y la adaptación al mismo va a permitir a los Estados tomar las medidas que sean necesarias, con el propósito alcanzar un nivel de adaptación apropiado que no afecte la sostenibilidad del transporte aéreo.

2. IMPACTO DEL CAMBIO CLIMATICO

2.1 Las proyecciones del informe del Panel Intergubernamental para el Cambio Climático IPCC indican que en las próximas décadas los cambios climáticos se intensificarán en todas las regiones. Según el informe, con un calentamiento global de 1,5 °C, se producirá un incremento de las olas de calor, se alargarán las estaciones cálidas y se acortarán las estaciones frías; mientras que con un calentamiento global de 2 °C los episodios de calor extremo serán más frecuentes.

2.2 Esta situación traería como consecuencia diferentes eventos tales como la alteración del ciclo hidrológico, que conlleva a una mayor intensidad de las precipitaciones y las inundaciones asociadas. Así, como, cambio de patrones de los vientos, la desglaciación, la acidificación de los océanos e incremento del nivel del mar, entre otros.

3. IMPACTO DEL CAMBIO CLIMATICO EN LA AVIACION

3.1 Estas alteraciones y cambio atmosféricos traen con consecuencias eventos meteorológicos extremos que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil. El incremento del nivel de los océanos por diferentes causas, por ejemplo, la dilatación de los océanos afectaría a los aeropuertos ubicados en las cercanías de las costas y muy especial a los Estados insulares que ya están padeciendo de estos fenómenos. Aproximadamente, 1.238 aeropuertos están construidos sobre zonas costeras de baja elevación, es decir, a menos de 10 metros sobre el nivel del mar. Estudios de la Universidad de Newcastle de Reino Unido plantean 4 escenarios con el avance del cambio climático y su impacto en los aeropuertos. El primero prevé

una subida del nivel mar de 52 centímetros provocada por un calentamiento de la temperatura media global de 1,5 °C. El segundo, un alza de 63 cm por un aumento de 2 °C y el tercero una crecida de 86 cm. En el peor de los casos, el nivel del mar podría haber subido 1,8 metros para 2100. Bajo estos escenarios se aprecia que un porcentaje muy elevado de los más de 14 mil aeropuertos a nivel internacional.

3.2 Precipitaciones extremas han generado inundaciones en pistas e instalaciones aeroportuarias como por ejemplo el Aeropuerto Internacional Jomo Kenyatta (JKIA), Kenia en abril de 2024, El Aeropuerto Internacional Salgado Filho Brasil en mayo de 2024, Aeropuerto de Dubái Emiratos Árabes Unidos, en abril de 2024, junio 2024 Aeropuerto de Palma de Mallorca, España, Aeropuerto de Milán-Malpensa (MXP), Italia en agosto de 2024, entre otros, que han generado cancelaciones de vuelo y demoras.

3.3 El incremento de la temperatura e incremento de la humedad a niveles extremos en algunas regiones afecta el performance de las aeronaves en las fases de despegue y aterrizaje de acuerdo con las leyes de la aerodinámica, limitando el peso máximo de despegue en aeropuerto a grandes altitudes y/o pistas cortas. Por ejemplo, Aeroméxico cancela y restringe peso en vuelos por ola de calor en Ciudad de México en abril de 2024, más de 40 vuelos fueron cancelados en la ciudad estadounidense de Phoenix, Arizona, debido a que la temperatura es tan elevada que no es segura para las aeronaves.

3.4 Cambio de la intensidad y patrones de los vientos se volverá más crítico, especialmente en las fases de despegues y aterrizaje lo cual representa un riesgo para la seguridad operacional.

3.5 Estas situaciones descritas, entre otras, necesitan una evaluación climatológica y meteorológica que determinen proyecciones de la afectación del cambio climático al desarrollo sostenible de la aviación en funciones de las realidades regionales y de los estados. Siendo estos últimos los más vulnerables en materia de adaptación al cambio climático, los cuales necesitan hacer planes a fin de abordar los fenómenos que ya están afectando al desarrollo de la aviación.

4. LIDERAZGO DE LA OACI

4.1 Es determinante a fin de garantizar el desarrollo seguro y sostenible de la aviación, que la OACI desarrolle acciones que considere oportunas, y que a su vez preste asistencia a los Estados en desarrollo, a fin de desarrollar medidas de adaptación necesarias, con el objeto de afrontar los riesgos asociados a los eventos meteorológicos generados por el cambio climático.

4.2 La OACI ha realizado material didáctico y de orientación en materia de adaptación al cambio climático, sin embargo, es necesario que los Estados desarrollen planes de adaptación y resiliencia al cambio climático bajo la guía de la Organización.

4.3 Venezuela (República Bolivariana de) destaca la necesidad que la OACI continúe la cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, y siga participando en los diferentes escenarios de la CMNUCC relativos a la aviación civil internacional, con el objeto de dar a conocer los adelantos que viene desarrollando la OACI con respecto a la aviación civil internacional y el cambio climático.