



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

HACIA UNA DEFINICIÓN COMÚN DE “INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN CIVIL” Y DE LOS SECTORES QUE ABARCA

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

En esta nota de estudio, se explora la necesidad de acordar internacionalmente una definición común de la noción de “industria de la aviación civil” y de los sectores que abarca para una mejor armonización de la notificación de datos, la planificación de políticas y el análisis del impacto económico. Si bien el marco de la cuenta satélite de la aviación (ASA) constituye un paso importante hacia una medición económica normalizada, los Estados miembros continúan teniendo dificultades debido a la ausencia de una noción común de lo que abarca la “industria de la aviación”, en especial respecto de si se deben incluir la fabricación de aeronaves y otros servicios. La República de Corea insta a la OACI a iniciar un proceso para definir el alcance de la industria de la aviación y elaborar un marco de clasificación normalizado destinado a los Estados miembros.

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

- iniciar el proceso para establecer una definición normalizada en la que se indique qué se entiende por “industria de la aviación civil” y qué sectores la componen, especificando cuáles se consideran centrales, ampliados y conexos;
- elaborar un marco de clasificación en consonancia con las normas internacionales (por ejemplo, CIIU, CPS, SCN) para orientar a los Estados miembros en lo que concierne a la recopilación de datos y la planificación de políticas;
- promover el diálogo entre los Estados miembros, las organizaciones internacionales y los órganos expertos a fin de alcanzar el consenso en cuanto al alcance y los límites de la industria de la aviación; y
- incorporar el marco de definiciones en futuras actualizaciones de la ASA y otros documentos de orientación estadística de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	A41-WP/16 EC/6 – Cuenta satélite de la aviación Sistema de Cuentas Nacionales, 2008 (SCN, 2008) Informe de la decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (STA/11)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La industria de la aviación civil es un ecosistema complejo que comprende la fabricación de aeronaves, las operaciones de transporte aéreo, el mantenimiento y reparación, los servicios de aeropuerto y de navegación aérea, la tecnología informática relacionada con la aviación y la logística, entre otros rubros. A pesar de la creciente relevancia de la industria, no existe una definición normalizada y universalmente aceptada que defina con claridad su alcance para su medición económica nacional e internacional.

1.2 Esta ambigüedad se torna cada vez más problemática, a medida que los países buscan cuantificar la contribución de la aviación a sus economías, hacer un seguimiento de las tendencias de la industria y coordinar los marcos reglamentarios y de política entre dependencias y sectores.

1.3 La elaboración en curso de la cuenta satélite de la aviación de la OACI es una iniciativa encomiable tendiente a la normalización de la medición económica. No obstante, sigue habiendo perspectivas divergentes entre los Estados miembros, en particular respecto de si se deben incluir la fabricación de aeronaves y los servicios conexos como sectores integrantes de la aviación civil. Dichas incongruencias restringen la comparabilidad de los datos y disminuyen su utilidad entre países.

2. DIFICULTADES QUE SURGEN ANTE LA AUSENCIA DE DEFINICIONES NORMALIZADAS

2.1 En la actualidad, la República de Corea realiza sondeos estadísticos de alcance nacional sobre la industria de la aviación y recopila información valiosa, tal como el número de empresas de aviación, cifras de empleo y datos de ingresos, con una inclusión parcial del rubro de fabricación de aeronaves. Sin embargo, las diferencias de interpretación de los ministerios pertinentes con respecto a la definición de “industria de la aviación” han generado dificultades considerables para determinar con claridad el alcance y los límites de los sondeos.

2.2 Por ejemplo, la Ley de Empresas de Aviación de la República de Corea contiene la expresión “industria de la aviación” 19 veces, pero no presenta su definición debido a la falta de consenso entre las dependencias que supervisan el transporte, el espacio aéreo, la fabricación y la defensa. Esta falta de armonización se traduce en una recopilación de datos fracturada y dificulta el establecimiento de políticas con base empírica. Además, las interpretaciones divergentes en torno al alcance de la industria afectan la comparabilidad de los datos a escala mundial y pueden llegar incluso a obstaculizar las iniciativas de la OACI para hacer un seguimiento sistemático del desarrollo de la aviación internacional.

2.3 El problema no se limita a la República de Corea. La decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (STA/11) de la OACI sacó a la luz que los Estados miembros tienen posturas encontradas respecto de si se debe incluir la fabricación de aeronaves en la ASA. Algunos señalan que es un componente esencial de la cadena de valor de la aviación, mientras que otros la consideran una actividad separada, que hace un uso intensivo de capital y está vinculada tanto al sector civil como al militar.

3. INTEGRACIÓN DE NUEVOS SECTORES EN LA AVIACIÓN CIVIL

3.1 La industria de la aviación evoluciona rápidamente, y están emergiendo nuevos sectores, tales como la movilidad aérea urbana, los sistemas de aeronaves no tripuladas y actividades espaciales

comerciales, que se ubican en la intersección entre la aviación convencional y las tecnologías de próxima generación. Sin un marco de definiciones prospectivo, los Estados miembros corren el riesgo de subestimar el aporte económico de estos segmentos de alto crecimiento y dejar pasar oportunidades para una planificación integrada.

3.2 Además, las alianzas mundiales del sector, las redes de transporte multimodales y las consideraciones ambientales exigen una comprensión integral del ecosistema ampliado de la aviación y requieren un lenguaje y una estructura en común.

4. NECESIDAD DE UN MARCO DIRIGIDO POR LA OACI

4.1 Una definición normalizada de la industria de la aviación civil, bajo el liderazgo de la OACI y con la colaboración de la División de Estadística de las Naciones Unidas (UNSD), serviría como modelo de referencia que los Estados miembros podrían adaptar a fin de lograr flexibilidad en el ámbito nacional y comparabilidad a nivel internacional.

4.2 El marco debería ofrecer una definición central, con énfasis en los servicios de transporte de la aviación, y una definición ampliada que abarque sectores periféricos, tales como la fabricación, el mantenimiento, la reparación y la revisión de aeronaves; la tecnología informática aplicada a la aviación; la logística de carga; el transporte espacial comercial; los drones, y otros rubros incipientes del transporte aéreo. Esta perspectiva permitirá hacer una evaluación con base empírica de las políticas relacionadas con la aviación, la planificación de inversiones y los resultados del mercado laboral.

4.3 Un sistema de clasificación de este tipo podría integrarse en las estructuras estadísticas actuales como la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU) y la Clasificación Central de Productos (CPS), en consonancia con el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN) de 2008.

4.4 Un marco normalizado mejoraría la coherencia estadística, tanto en las cuentas nacionales como en los sondeos específicos sobre aviación; facilitaría la comparabilidad transfronteriza para la coordinación de políticas; fortalecería el trabajo institucional armonizado entre las dependencias nacionales, y fomentaría la evaluación con base empírica de las políticas de aviación, la planificación de inversiones y los resultados del mercado laboral.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La República de Corea está lista para aportar su experiencia y sus recursos técnicos para esta iniciativa y anima a los demás Estados miembros a participar en un proceso colaborativo que permita una comprensión armonizada de la industria de la aviación.