



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

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

COEFICIENTE DE SALUD DE LAS LÍNEAS AÉREAS

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

Los explotadores de aeropuertos prestan servicios críticos, incluidos los aeronáuticos y de escala y, con frecuencia, a crédito. Ante la ausencia de un sistema de alertas tempranas o un indicador de solvencia, los explotadores de aeropuertos no pueden mitigar proactivamente los riesgos asociados a las dificultades financieras o la quiebra de las líneas aéreas. Los aeropuertos en la India tienen una exposición financiera cada vez más alta por los retrasos o incumplimientos en los pagos de las líneas aéreas, en particular en un entorno tan dinámico como la aviación, caracterizado por frecuentes entradas y salidas del mercado. A diferencia de otros sectores, los explotadores de aeropuertos no cuentan con un mecanismo estructurado que les permita evaluar la fiabilidad financiera o la sostenibilidad operacional de las líneas aéreas.

En esta nota, se propone la creación de un marco normalizado para medir el “**coeficiente de salud**” de las líneas aéreas (AHS), que utilice análisis de datos para evaluar el rendimiento operacional y financiero de las líneas aéreas, así como su actuación en materia de seguridad operacional. Partiendo de las mejores prácticas mundiales y de la experiencia en el dinámico sector de la aviación de la India, esta nota aboga por que la OACI encabece iniciativas para asistir a los Estados en la adopción de sistemas transparentes para monitorear el rendimiento y desempeño de las líneas aéreas con base en los datos. El coeficiente de salud de las líneas aéreas (AHS) serviría como un indicador compuesto y normalizado que reflejaría la solvencia financiera y operacional de una línea aérea a partir de una combinación de datos provenientes de fuentes públicas y de entidades regulatorias. Contar con un coeficiente de este tipo es fundamental para proteger las inversiones en infraestructura aeroportuaria, promover la continuidad de las operaciones y fomentar un crecimiento responsable de la aviación. Será un elemento clave para una gestión de riesgos con base empírica y para la planificación operacional de los explotadores de aeropuertos mundiales.

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

- tomar nota de las preocupaciones expresadas acerca de la alta exposición financiera de los explotadores de aeropuertos debido a las operaciones a crédito y sin reglamentar de las líneas aéreas;
- respaldar la creación de un grupo de trabajo mundial para estudiar y elaborar un sistema normalizado de calificación de crédito de las líneas aéreas; y
- animar a todas las partes interesadas, incluidos los Estados, explotadores de aeropuertos y asociaciones de la industria a cooperar en la creación y adopción de tal sistema con la orientación de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico D — <i>Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas.</i>
--------------------------------	---

<i>Repercusiones financieras:</i>	Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y su transformación digital
<i>Referencias:</i>	<i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La sostenibilidad financiera de los aeropuertos es esencial para mantener una infraestructura del transporte aéreo sin interrupciones y de alta calidad.

1.2 Un porcentaje significativo de los ingresos de la mayoría de los aeropuertos, especialmente en los Estados en desarrollo, proviene de derechos aeronáuticos que suelen cobrarse con posterioridad a la prestación del servicio (es decir, a crédito).

1.3 Si bien las líneas aéreas más grandes probablemente gocen de una situación financiera estable y paguen puntualmente, los transportistas más pequeños o con dificultades financieras tienden a acumular deudas, lo que expone a los explotadores de aeropuertos a riesgos financieros sustanciales. La falta de un mecanismo mundial para evaluar la fiabilidad financiera de las líneas aéreas es un obstáculo para una gestión proactiva de los riesgos de los aeropuertos.

1.4 El sector de la aviación de la India está entre los de más rápido crecimiento en el mundo. Transporta a más de 150 millones de personas en vuelos interiores, con una gran diversidad de transportistas que abarca desde los que ofrecen servicios de alta gama hasta líneas aéreas de bajo costo.

1.5 A pesar de este crecimiento, no existe un mecanismo unificado y transparente para evaluar la situación financiera y operacional general de los explotadores de líneas aéreas, lo que afecta la capacidad de ejercer controles regulatorios, la confianza de los inversores y del público pasajero.

1.6 Al igual que muchos otros Estados, la India observa un incremento en los atrasos en los pagos de los explotadores de líneas aéreas. A pesar de las salvaguardas contractuales, la dependencia del crédito ha aumentado tanto en las operaciones interiores como internacionales.

1.7 Los aeropuertos, bajo el liderazgo de la Administración de Aeropuertos de la India (AAI), así como otros explotadores públicos y privados, se ven obligados a gestionar un alto nivel de cuentas por cobrar y a utilizar métodos manuales y ad hoc para el control de la calificación crediticia.

1.8 En la actualidad, no existe un sistema de calificación crediticia para las líneas aéreas normalizado y accesible en todo el mundo, lo que limita la capacidad de los explotadores de aeropuertos de diferenciar en tiempo real a los transportistas de alto riesgo de aquellos de bajo riesgo.

2. ANÁLISIS

2.1 Las iniciativas del Programa de Estadísticas y Análisis de Macrodatos de la OACI han enfatizado la importancia de que, en la aviación, las decisiones se tomen con base en los datos.

2.2 Varias jurisdicciones han adoptado tableros de medición del rendimiento:

- a) El **Departamento de Transporte de los Estados Unidos** publica todos los meses informes sobre el consumo de viajes aéreos que incluyen indicadores sobre demoras, cancelaciones y reclamaciones.
- b) La **Unión Europea** usa, para ejercer su supervisión, las carteras de riesgos de seguridad operacional de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) y declaraciones de la situación financiera.
- c) La **India** ha comenzado a utilizar normas para la compartición de datos sobre tarifas aéreas y una clasificación por puntualidad, pero carece de un índice compuesto que dé cuenta al mismo tiempo de la situación financiera y operacional de las líneas aéreas.

2.3 Un sistema normalizado de calificación crediticia de las líneas aéreas podría:

- a) elaborarse utilizando un conjunto de indicadores financieros transparentes y acordados mundialmente (por ejemplo, coeficiente de liquidez, antecedentes de pago, situación ante la Cámara de compensación de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), riesgo de quiebra, seguros de respaldo);
- b) incluir actualizaciones y alertas en tiempo real sobre los cambios en la situación financiera que se envíen a todos los explotadores de aeropuertos inscritos;
- c) estar organizado por la OACI, en asociación con la IATA, o por medio de un órgano externo fiable con derechos de acceso en todo el mundo.

2.4 Este sistema permitiría:

- a) condiciones de pago escalonadas según el riesgo (por ejemplo, pago por adelantado para transportistas con mala calificación, extensiones de crédito para transportistas con buena calificación);
- b) una mejor negociación y gestión de contratos de parte de los explotadores de aeropuertos;
- c) incremento de la seguridad de las finanzas del sector público en los países en desarrollo donde la infraestructura de propiedad estatal corre mayor riesgo.

2.5 La calificación crediticia no debería funcionar como una barrera que frene el ingreso, sino como una herramienta de sensibilización de riesgos. La OACI puede ofrecer también una plataforma para la solución de controversias y brindar apoyo temporal a las líneas aéreas que enfrentan dificultades financieras.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La India propone que la OACI elabore un marco normalizado para determinar el “coeficiente de salud” de las líneas aéreas (AHS) basado en los siguientes indicadores:

- **Indicadores operacionales:** vuelos en horario, cancelaciones, coeficiente de carga, antigüedad de la flota, horas de vuelo de las aeronaves, horas de aeronaves en tierra.
- **Indicadores financieros:** ingresos por asiento-kilómetro disponible (RASK), costo por asiento-kilómetro disponible (CASK), coeficientes de liquidez.
- **Parámetros de seguridad operacional:** índice de accidentes/incidentes, constataciones de las auditorías, madurez de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).
- **Experiencia de la clientela:** índice de resolución de reclamaciones, despacho de equipaje, adopción digital.

3.2 El AHS debería:

- **estar basada en datos:** aprovechar las herramientas electrónicas de la OACI, las presentaciones de las líneas aéreas y las bases de datos nacionales;
- **ser graduable:** poder aplicarse tanto a los explotadores nacionales como internacionales;
- **ser transparente:** publicarse regularmente, junto con evaluaciones comparativas.

3.3 La India insta a la OACI a reconocer la necesidad de un sistema normalizado de evaluación de la solvencia de las líneas aéreas y a comenzar un estudio formal con aportes de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), los Estados y las instituciones financieras pertinentes.

3.4 La OACI podría considerar la posibilidad de formar un grupo de trabajo con los Estados, la IATA, el ACI y entidades del sector académico para refinar la metodología.

3.5 Una medida de esta naturaleza incrementaría la resiliencia financiera de toda la cadena de valor de la aviación, y serviría para que los Estados se aseguraran de que la infraestructura aeroportuaria se utilice de manera justa, no discriminatoria y económicamente sana.

—FIN—