



A42-WP/661
EC/51
29/9/25

ASAMBLEA — 42° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 27**

El texto adjunto sobre la cuestión 27 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica***Datos de aviación — Seguimiento y análisis***

27.1 En la nota WP/142 la India presenta la idea de emplear receptores de vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) en equipo radioeléctrico definido por software (SDR) para capturar datos de movimiento de aeronaves con fines operacionales y analíticos no relacionados con la vigilancia, y subraya la necesidad de datos relativos al tráfico exactos en respaldo de la implementación de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), la planificación de la capacidad, la reglamentación económica, la exactitud de la facturación, el monitoreo del rendimiento y la presentación de informes nacionales. En la nota se señalan las carencias en los aeropuertos sin radar y las ubicaciones remotas, así como los altos costos de la vigilancia tradicional, y se propone un despliegue rentable y escalonado (sistemas homologados de vigilancia basados en SDR en los principales aeropuertos y receptores basados en SDR en aeropuertos regionales/en lugares remotos) para incorporar los datos a un repositorio nacional centralizado en el que los datos se integren con los sistemas de facturación, la gestión de turnos y la gestión de afluencia. Se destacan los beneficios económicos esperados (menor inversión en activos fijos (capex)/gastos de funcionamiento (opex) y mejora de la vigilancia y previsión basadas en datos) y se invita a la Asamblea a respaldar la creación de un grupo de trabajo que se encargue de normalizar las recomendaciones y orientaciones relativas a la adopción de la ADS-B basada en SDR para fines estadísticos no relacionados con la vigilancia.

27.2 En la nota WP/143 la India propone un marco normalizado para determinar el “coeficiente de salud” de las líneas aéreas (AHS) con el fin de ayudar a los explotadores de aeropuertos a gestionar la alta exposición financiera debida a la prestación de servicios a crédito a las líneas aéreas, y señala la ausencia de un mecanismo unificado y transparente para evaluar la solvencia de las líneas aéreas. Basándose en indicadores operacionales, financieros, de seguridad y de experiencia de la clientela, así como en los tableros de medición existentes en otras jurisdicciones, en la nota se prevé un marco basado en datos, graduable y transparente —que podría alojarse en la OACI en asociación con la industria—, que permitiría condiciones de pago según el riesgo, mejoraría la contratación e incrementaría la resiliencia financiera. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota del problema, respaldar la creación de un grupo de trabajo mundial para elaborar un sistema normalizado de calificación crediticia/coeficiente de salud de las líneas aéreas y animar a los Estados, los explotadores de aeropuertos y las asociaciones de la industria a cooperar con la orientación de la OACI.

27.3 En la nota WP/140 la República de Corea destaca la ausencia de una definición acordada internacionalmente de la “industria de la aviación civil” y de los sectores que abarca, lo que dificulta la armonización de la notificación de datos, la medición económica (incluida la armonización con la cuenta satélite de la aviación) y la planificación de políticas. Teniendo en cuenta las interpretaciones nacionales divergentes, en particular respecto de si se deben incluir la fabricación de aeronaves y la aparición de nuevos sectores (p. ej., la movilidad aérea urbana (UAM), las aeronaves no tripuladas y el espacio comercial), en la nota se propone un marco central/ampliado en consonancia con las normas estadísticas internacionales (Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU), Clasificación Central de Productos (CPC), Sistema de Cuentas Nacionales (SCN)) para fortalecer la comparabilidad y la coordinación institucional. En la nota se invita a la Asamblea a iniciar un proceso dirigido por la OACI, en colaboración con la División de Estadística de las Naciones Unidas (UNSD) y las partes interesadas, para elaborar una clasificación normalizada e incorporarla a futuras actualizaciones de la cuenta satélite de la aviación y a otros documentos de orientación estadística de la OACI.

27.4 La comisión opina que la propuesta de la nota A42-WP/142 sobre el uso de receptores ADS-B basados en SDR puede incrementar la precisión estadística y mejorar las previsiones a un costo relativamente bajo. En este sentido, recomienda que la Asamblea remita las propuestas contenidas en A42-WP/142 a los grupos técnicos y los grupos de trabajo de la OACI para su examen y perfeccionamiento.

27.5 La comisión analiza la nota WP/143, donde se propone la creación de un coeficiente de la salud financiera de las líneas aéreas para hacer un seguimiento de su solvencia financiera y operacional. Si bien reconocen las preocupaciones de la India en la nota WP/143, la mayoría de los Estados no están a favor de la propuesta, señalando que la vigilancia de la salud financiera de las líneas aéreas es responsabilidad de los Estados, que ya existen herramientas eficaces de seguimiento y que el marco sugerido sería extremadamente complejo. En consecuencia, la comisión conviene en que la responsabilidad de vigilar la viabilidad financiera de las líneas aéreas recaer en las autoridades de cada Estado y se manifiesta en contra de la creación de un sistema de coeficientes de la salud financiera de las líneas aéreas bajo el liderazgo de la OACI.

27.6 La comisión acoge con beneplácito las iniciativas descritas en la nota WP/140 y enfatiza la importancia de acordar una definición común de la industria de la aviación civil y los sectores que abarca. Expresa su firme respaldo al establecimiento de una definición mundial normalizada que permita mejorar la comparabilidad de los datos y fortalecer la planificación de las políticas. Sin embargo, un Estado advierte que acordar una definición única mundial podría no ser ni necesario ni práctico y puntualiza la necesidad de que los Estados conserven la flexibilidad para clasificar sus sectores de aviación en función de sus prioridades nacionales. En respuesta, la Secretaría informa a la comisión que la labor ya está en curso a través de la División de Estadísticas, cuya tarea está específicamente destinada a incorporar dicha flexibilidad.

Otros asuntos

27.7 En la nota WP/484, copatrocinada por el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), Chile destaca el papel vital de los trabajos aéreos en la respuesta ante desastres y emergencias, y señala su contribución al desarrollo económico y la seguridad pública. En la nota se hace hincapié en que actividades como la extinción de incendios, las evacuaciones aeromédicas y la vigilancia a menudo se enfrentan a barreras de reglamentación cuando su ámbito es transfronterizo. Chile comparte el memorando de acuerdo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) de 2023 como ejemplo de iniciativa regional exitosa para facilitar las operaciones de trabajos aéreos en el extranjero durante emergencias. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota de esta experiencia y a considerar la posibilidad de incluir orientaciones o modelos de acuerdo en el programa de trabajo de la OACI para facilitar el acceso de los explotadores extranjeros a los mercados de trabajos aéreos, especialmente en casos de necesidad urgente.

27.8 En la nota WP/405 Cuba informa de que la continua imposición de medidas unilaterales y extraterritoriales, en particular el bloqueo impuesto por los Estados Unidos, ha obstaculizado gravemente el desarrollo económico y la sostenibilidad de su sector de la aviación civil. Estas medidas, que incluyen restricciones a la adquisición de aeronaves y las transacciones financieras y un acceso limitado a plataformas de reuniones/eventos, se describieron como violaciones del Convenio de Chicago y el derecho internacional. Cuba insta a la Asamblea a que reconozca los efectos negativos de esas medidas e insta a los Estados a abstenerse de promulgar leyes que socaven la soberanía y los intereses legítimos de otros Estados, en apoyo de los principios de la OACI y de su Iniciativa Ningún País se Queda Atrás.

27.9 En la nota WP/136 la India destaca la creciente importancia estratégica de los ingresos no aeronáuticos para los aeropuertos, particularmente en el contexto de las asociaciones público-privadas y el rápido crecimiento del tráfico. En la nota se comparten las tendencias clave en los acuerdos no aeronáuticos, las mejores prácticas mundiales en la generación de ingresos no aeronáuticos, así como la perspectiva y las prioridades estratégicas de la India. La India pide a la OACI que elabore textos de orientación y cláusulas modelo para los acuerdos no aeronáuticos, promueva la armonización reglamentaria y apoye las iniciativas de creación de capacidad para mejorar la sostenibilidad financiera, la innovación y las asociaciones comerciales equitativas en consonancia con las políticas económicas de la OACI y la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás.

27.10 En la nota de información WP/248, Revisión núm. 1, copatrocinada por el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), el Irán (República Islámica del) destaca las amplias consecuencias adversas de las sanciones económicas unilaterales en su sector de la aviación civil, y hace hincapié en que esas medidas ponen en peligro la seguridad operacional, la eficiencia y la viabilidad económica tanto a nivel nacional como mundial. En la nota se describen las restricciones que afectan a la adquisición de aeronaves y su mantenimiento, las transacciones financieras, los seguros, la continuidad operacional y la estabilidad de la fuerza laboral, todo lo cual socava los principios de igualdad, cooperación y seguridad del transporte aéreo establecidos en el Convenio de Chicago. El Irán pide a la Asamblea que deje a la aviación civil internacional fuera del alcance de las sanciones económicas unilaterales, apoye a los Estados afectados proporcionando apoyo técnico y de políticas de la OACI y promueva la cooperación internacional destinada a proteger la aviación civil frente a las interrupciones causadas por sanciones unilaterales.

27.11 En la nota de información WP/277 la Arabia Saudita presenta las recientes reformas encaminadas a fortalecer la reglamentación económica de la aviación civil en el Estado. En la nota se describen la expedición y actualización de los reglamentos que rigen los aeropuertos, los servicios de escala, la carga aérea, los servicios de transporte aéreo y la navegación aérea, diseñados para mejorar la eficiencia del mercado, atraer inversiones y apoyar los objetivos nacionales en consonancia con la Visión 2030 de la Arabia Saudita. Estas medidas promueven la competencia leal, la transparencia y la calidad de los servicios, al tiempo que crean oportunidades de empleo y aumentan la eficiencia y el valor del mercado. La Arabia Saudita hace hincapié en la adopción de principios clave, incluida la participación de las partes interesadas, la implementación gradual en aras de una transición sin problemas, y la provisión de un modelo operacional y principios rectores para apoyar una aplicación efectiva.

27.12 La comisión analiza la propuesta de la nota WP/484, que resalta la importancia de los trabajos aéreos en la respuesta a emergencias y la seguridad pública. Toma nota de la iniciativa regional destinada a facilitar las operaciones aéreas extranjeras durante emergencias, junto con la propuesta para elaborar orientaciones o modelos de acuerdo de la OACI que posibiliten un acceso oportuno y coordinado en tales situaciones. Los Estados miembros expresan su respaldo general hacia esta iniciativa, reconociendo su capacidad de aclarar la reglamentación y acrecentar la eficiencia operacional en emergencias transfronterizas. Al mismo tiempo, varios Estados miembros hacen hincapié en la necesidad de evaluar con cautela las implicaciones jurídicas y prácticas, en particular porque este tipo de actividad no está convencionalmente contemplada en los acuerdos de servicios aéreos. A la luz del respaldo general y las consideraciones expresadas, la comisión recomienda que la Asamblea solicite al Consejo que, con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, estudie la factibilidad de elaborar orientaciones generales y modelos de acuerdo para los Estados con miras a facilitar las operaciones de trabajos aéreos extranjeras, especialmente en situaciones de emergencia.

27.13 La comisión toma nota de la información contenida en la nota WP/405. Algunos Estados alertan contra las medidas unilaterales, mencionando su impacto negativo en la capacidad de los Estados para desarrollar la aviación civil tal como se dispone en el Convenio de Chicago. Destacan el papel de la OACI como plataforma neutral destinada a fomentar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional sobre la base de la igualdad de oportunidades. Un Estado reafirma la idea de que la OACI no es el foro adecuado para debatir sus sanciones. También reitera sus acciones y su compromiso de cumplir con todas sus obligaciones internacionales y así contribuir a la seguridad operacional y la protección de la aviación internacional. La comisión toma nota de que estas cuestiones se han planteado en asambleas anteriores y recomienda que se las señale a la atención del Presidente del Consejo, cuyos buenos oficios han intervenido en estas cuestiones en el pasado.

27.14 La comisión analiza la nota WP/136 y toma nota de la propuesta de que la OACI elabore orientaciones y cláusulas modelo para acuerdos no aeronáuticos, promueva la armonización reglamentaria y fomente iniciativas de creación de capacidad que mejoren la sostenibilidad financiera y promuevan las asociaciones comerciales equitativas. Si bien varios Estados miembros expresan su apoyo a esta iniciativa, reconociendo la necesidad de contar con modelos más diversos de generación de ingresos dado el aumento de las alianzas público-privadas y las estructuras mundiales de administración de aeropuertos, la mayoría de las intervenciones expresan reservas claras. Se plantean inquietudes respecto del mandato de la OACI en asuntos comerciales, la complejidad de elaborar orientaciones prácticas y la naturaleza distintiva de las actividades no aeronáuticas, que podría exigir criterios alternativos. También se señala que la OACI ya tiene textos de orientación sobre las fuentes de ingresos no aeronáuticas, y que cualquier labor futura debería partir de los textos de orientación existentes. En vista de la diversidad de perspectivas, la comisión concluye que se necesita un análisis más profundo antes de iniciar la labor formal en esta área y recomienda que la OACI siga haciendo el seguimiento de las novedades y retome la cuestión cuando lo considere apropiado.

27.15 La comisión toma nota de las notas WP/248 y WP/277.

— FIN —