



## NOTA DE ESTUDIO

### DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

#### Cuestión 1 del

orden del día: Estadísticas de aviación civil — Clasificación y definición de la OACI

#### NOVEDADES DESDE LA NOVENA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

(Nota presentada por la Secretaría)

##### RESUMEN

En la presente nota se indica el nivel de aplicación de las recomendaciones de la novena Reunión departamental de estadística, así como los principales sucesos dentro y fuera de la OACI que han confirmado la necesidad de celebrar esta décima Reunión departamental de estadística a fin de examinar los nuevos requisitos de datos de la Organización.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 4.

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Sobre la base de las recomendaciones de la 13ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/13), la Novena Reunión departamental de estadística (STA/9) se celebró en Montreal del 22 al 26 de septiembre de 1997. Así pues, han transcurrido once años desde la última vez que los Estados tuvieron la oportunidad de examinar oficialmente el Programa de estadísticas de la OACI. No obstante, durante ese período, el Consejo administró este programa en nombre de los Estados y supervisó su validez cada tres años durante el examen trienal ordinario del programa de trabajo de la OACI que ejecuta durante la preparación del presupuesto de la Organización.

1.2 La Reunión STA/9 adoptó 19 Recomendaciones [véase el *Informe de la Novena Reunión departamental de estadística* (Doc 9703)]. Las cinco primeras se refieren a cambios necesarios en las instrucciones para la información debidos a cambios en el entorno de reglamentación económica que afectan, a su vez, a varios formularios de información. Las nueve recomendaciones siguientes tratan de cambios en las recopilaciones de datos específicos, mientras que los últimos cinco tratan aspectos relativos a la gestión del Programa de estadísticas.

1.3 La finalidad de la presente nota es proporcionar información de antecedentes sobre la aplicación de las Recomendaciones de STA/9 así como sobre sucesos dentro y fuera de la Organización que han confirmado la necesidad de celebrar la Décima Reunión departamental de estadística (STA/10). El objetivo principal de esta reunión es examinar los nuevos requisitos de la Organización en materia de

datos en su nueva función activa en los sectores de la seguridad operacional, la eficiencia y la seguridad de la aviación, así como la protección del medio ambiente.

## 2. ADOPCIÓN Y APLICACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE STA/9

2.1 Por consejo del Comité de Transporte aéreo (ATC), en la sexta reunión de su 153º período de sesiones el Consejo aprobó todas las Recomendaciones de STA/9 con excepción de la propuesta fusión del tráfico de carga y de correo para los aeropuertos (Formulario I de información de transporte aéreo), que se conservó en su forma separada. No obstante, el Consejo decidió postergar la aplicación de algunas de las Recomendaciones hasta que hubiera finalizado el presupuesto de la Organización para el período 1999, 2000 y 2001. Estas Recomendaciones se aprobaron finalmente en marzo de 1999.

2.2 Los párrafos siguientes resumen brevemente el estado de aplicación de las Recomendaciones adoptadas por el Consejo. El Apéndice de esta nota de estudio también presenta las 19 Recomendaciones así como el nivel de aplicación de cada una.

2.3 *Cambios al Programa de estadísticas:* En 2000 la Secretaría publicó una nueva edición de los formularios de información de transporte aéreo, incluyendo dos nuevos formularios (formularios A-S e I-S), que contenían todos los cambios en las definiciones, instrucciones para información y, cuando fuera necesario, en la estructura de los formularios adoptada por STA/9. También, como parte de los cambios recomendados, se eliminó el formulario de información G (accidentes de aviación)<sup>1</sup>.

2.4 *Automatización del Programa de estadísticas:* En marzo de 1999, el Consejo convino en asignar fondos para fortalecer el Programa de estadísticas de la OACI. El grueso de estos fondos se utilizó para realizar el análisis y diseño de una base de datos estadísticos integrados para la OACI basada en el soporte lógico Oracle. Esta tarea se completó a finales de octubre de 2000.

2.5 Sobre la base de esta labor, en diciembre de 2000 el Consejo aprobó fondos adicionales para realizar el desarrollo, ensayo e implantación de la nueva base de datos. Los trabajos en esta etapa del proyecto se iniciaron en junio de 2001 y la nueva Base de datos estadísticos integrada (ISDB) de la OACI comenzó a funcionar plenamente en septiembre de 2002. En la nota de información STA/10-IP/1 figura una descripción de las características principales de la ISDB junto con actualizaciones presentes y previstas.

2.6 En febrero de 2004, dado que los Estados contratantes podían ahora tener acceso en línea a las estadísticas de la OACI mediante el sitio seguro de la OACI, la Organización suspendió la publicación de los Compendios estadísticos como medida para lograr economías. (Comunicación EC 7/1.4-04/4, de fecha 27 de febrero de 2004).

2.7 *Comercialización:* A raíz de la adopción de la Recomendación 19 sobre comercialización de los datos estadísticos, la OACI comenzó a cobrar a terceras partes los informes de datos ad hoc obtenidos de las estadísticas que la Organización recoge regularmente de los Estados. No obstante, los ingresos por concepto de estas actividades fueron relativamente modestos, en parte debido a que solo se cobraba a los clientes por el tiempo que insumía la preparación de los datos. En 2004, se adoptó una nueva política comercial por la cual se iniciaron con entidades comerciales empresas conjuntas para la venta de datos estadísticos a terceras partes.

---

<sup>1</sup> El cuestionario anual sobre actividades de aviación civil y licencias de piloto civil se eliminó posteriormente por decisión del Consejo. Se proponen a consideración de STA/10 nuevas compilaciones de datos sobre accidentes de aviación y personal titular de licencias.

2.8 En el año 2008, las ventas de estadísticas publicadas por la OACI mediante estas actividades comerciales generaron unos \$300 000 EUA de ingresos adicionales para la Organización.

### **3. OTROS SUCESOS CON CONSECUENCIAS EN LAS NECESIDADES DE DATOS DE LA OACI**

3.1 En los años recientes, la OACI ha adoptado una función más activa en la vigilancia, mediante auditorías, de la aplicación por los Estados de las Normas y métodos recomendados (SARPS) adoptados por la Organización en sus Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en particular con respecto a aquellos que tratan aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

3.2 Además, durante la preparación del presupuesto trienal 2005-2007, con miras a reconcentrar la labor de la Organización y hacerla más eficiente y eficaz en su función, el Consejo adoptó varios objetivos estratégicos para la OACI para el período 2005-2010. Estos objetivos son los siguientes:

- A — Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial;
- B — Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial;
- C — Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente;
- D — Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación;
- E — Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación; y
- F — Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional.

Conjuntamente con esos objetivos, el Consejo también adoptó varios indicadores de alto nivel (HLI) para vigilar los progresos realizados por la Organización en el logro de sus objetivos. Los indicadores que se han elaborado se basan en los datos estadísticos disponibles actualmente en la OACI y pueden no ser necesariamente los más efectivos. Además de los HLI, la OACI también requiere otras estadísticas para medir más detalladamente la eficacia de sus actividades en cuanto a planificación de la navegación aérea y protección del medio ambiente.

3.3 *Recomendación de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14)* — STAP/14 tomó nota de las recomendaciones adoptadas por la Novena Reunión departamental de estadística (STA/9) y su nivel de aplicación.

### **4. MEDIDA PROPUESTA A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL**

4.1 Se invita a la Reunión departamental a tomar nota de la información que figura en esta nota.

-----

## APÉNDICE

### NIVEL DE APLICACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES ADOPTADAS POR LA NOVENA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA (STA/9)

(Montreal, 22-26 de septiembre de 1997)

#### RECOMENDACIÓN 1

##### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que para los fines de notificación de estadísticas a la OACI un pasajero de pago se defina de la manera siguiente:

“Pasajero de pago”: todo pasajero para cuyo transporte una línea aérea recibe remuneración comercial.

Notas:

- a) Esta definición **incluye**, por ejemplo, i) los pasajeros que viajan en el marco de promoción accesibles al público (p. ej., “dos por uno”) o programas de fidelidad (p. ej., utilización de puntos de pasajeros frecuentes); ii) los pasajeros cuyo viaje constituye una compensación por un embarque denegado; iii) los pasajeros que viajan con rebajas concedidas a las empresas; y iv) los pasajeros que viajan con tarifas preferenciales (funcionarios gubernamentales, marinos, militares, jóvenes, estudiantes, etc.); y
- b) Esta definición **excluye**, por ejemplo, i) las personas que viajan gratuitamente; ii) las personas que viajan con una tarifa o una rebaja de las que solo pueden disfrutar los empleados de las líneas aéreas o sus agentes o únicamente para viajes de negocios para los transportistas; y iii) los párvulos que no ocupan un asiento”.

**Nivel de aplicación:** aplicada en la edición 2000 de los formularios de información de transporte aéreo pertinentes.

#### RECOMENDACIÓN 2

##### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

- a) que para fines de notificar a la OACI las estadísticas del transportista aéreo, el transportista explotador notifique todas las partidas operacionales y de tráfico, incluyendo los servicios de código compartido, con sistema de concesiones, mancomunados, los vuelos descomercializados, los arreglos de reserva de capacidad, los servicios conjuntos y los servicios de aeronaves arrendadas. En este contexto, el término *transportista explotador* se aplica al transportista cuyo número de vuelo se utiliza para fines de control de tránsito aéreo; y

- b) se incluyan en el *Manual sobre el programa de estadísticas de la OACI* las correspondientes definiciones de todos los términos especificados en a).

**Nivel de aplicación:**

- a) aplicada en la edición 2000 de los formularios de información de transporte aéreo pertinentes; y
- b) no aplicada, dado que actualmente no existe un Manual. La intención fue crear un manual en línea que sería considerablemente distinto de las ediciones anteriores una vez plenamente implantada la ISDB, pero no se ha contado con fondos para ello.

**RECOMENDACIÓN 3**

**LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:**

Que para fines de clasificar las etapas de vuelo al notificar datos estadísticos de transportistas aéreos a la OACI, se apliquen las definiciones siguientes:

*“Internacional”* – Debe clasificarse como internacional toda etapa de vuelo que tenga una o ambas terminales en el territorio de un Estado distinto de aquel en que el transportista aéreo tiene su oficina principal.

*“Interiores”* – Debe clasificarse como interior toda etapa de vuelo que no pueda clasificarse como internacional. Las etapas de vuelo interiores comprenden todas aquellas voladas entre puntos que estén dentro de las fronteras nacionales de un Estado, por un transportista aéreo cuya oficina principal esté en dicho Estado. Las etapas de vuelo voladas entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como las voladas entre dos de estos territorios, deben clasificarse como interiores. Esto se aplica aún en el caso de que una etapa determinada vuele sobre aguas internacionales o sobrevuele el territorio de otro Estado.

*Nota:* En el caso de líneas aéreas multinacionales de propiedad común a varios Estados, el tráfico dentro de cada Estado asociado debe notificarse separadamente como interior y todo el otro tráfico como internacional.

**Nivel de aplicación:** aplicada en la edición 2000 de los formularios de información de transporte aéreo pertinentes.

**RECOMENDACIÓN 4**

**LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:**

Que para los fines de notificación de las estadísticas de los transportistas aéreos a la OACI, los servicios aéreos regulares se definan como:

*“Servicios prestados por vuelos regulares, efectuados por remuneración y de acuerdo con un horario publicado, o de un modo regular o tan frecuente que constituyan una serie sistemática identificable, que el público pueda reservar directamente; y los vuelos extraordinarios de pago ocasionados por el excedente de los vuelos regulares.”*

**Nivel de aplicación:** aplicada en la edición 2000 de los formularios de información de transporte aéreo pertinentes.

## **RECOMENDACIÓN 5**

### **LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:**

- a) que los Formularios A-1 y A-2 de información de transporte aéreo actualmente en uso se consoliden en un único Formulario A de información de transporte aéreo;
- b) que este nuevo formulario se llene mensualmente, (para notificarse mensualmente o para tres meses consecutivos de cada trimestre, a discreción de la entidad notificante):
  - i) para cada uno de los transportistas del Estado cuyo tráfico combinado (internacional más interior, regular más no regular) constituye como mínimo el 90% del total de toneladas-kilómetros (regulares y no regulares) efectuadas del Estado en cuestión; y
  - ii) para cada uno de los transportistas cuyo tráfico total sea de por lo menos 100 millones de toneladas-kilómetros efectuadas por año (basándose en los datos del año anterior);
- c) anualmente para cada uno de los transportistas restantes del Estado cuya flota excede de 200 toneladas métricas de masa total máxima de despegue; y
- d) que la Secretaría prepare un formulario similar que se llene actualmente con un resumen de todos los transportistas de un Estado comprendidos, cuando sea posible, aquellos con flotas más pequeñas (es decir los transportistas con flotas que no excedan de 200 toneladas métricas de masa total máxima de despegue).

**Nivel de aplicación:** los incisos a) a c) se implantaron en la edición 2000 de los formularios de información del transporte aéreo pertinentes; en cuanto al inciso d) se introdujo un nuevo Formulario A-S en 2000.

## **RECOMENDACIÓN 6**

### **LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:**

Que el nuevo Formulario A de información de transporte aéreo debería simplificarse eliminando en relación con los vuelos no regulares de pago la necesidad de indicar por separado las partidas relativas a los viajes todo comprendido, a saber, las subpartidas 15 a) y 17 a) en el actual Formulario A-1 y 4 a) y 6 a) en el actual Formulario A-2, relativas a los números de pasajeros y pasajeros kilómetros efectuados respectivamente.

**Nivel de aplicación:** implantada plenamente en la edición 2000 del Formulario A de información de transporte aéreo.

## RECOMENDACIÓN 7

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

- a) que el tráfico de cabotaje “extranjero” (es decir el tráfico realizado entre pares de ciudades en un país distinto de aquel en el que el transportista que informa tiene su oficina principal) debería incluirse en los datos notificados a la OACI en el Formulario B; y
- b) que estos datos se publiquen en la forma de totales por países, indicando para cada país los transportistas aéreos extranjeros que participan en ese tráfico.

**Nivel de aplicación:** b) no se ha aplicado. Insuficientes datos notificados. No satisfarían las reglas de restricción de publicación (véase la Recomendación 8).

## RECOMENDACIÓN 8

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Con miras a aumentar la utilidad del programa de estadísticas sobre origen y destino por vuelo (OFOD) y reducir los retrasos de publicación, que la OACI debería:

- a) autorizar la publicación de los datos compilados YA SEA i) cuando se haya llegado al nivel de notificación umbral de determinado porcentaje de tráfico regular internacional mundial O BIEN ii) un año después del final del período de notificación trimestral en cuestión, de ambas posibilidades la que se cumpla primero;
- b) hacer todo lo posible por alentar a los Estados a convenir en una reducción del actual umbral de notificación del 84%;
- c) alentar a los Estados a notificar en la columna e) del Formulario B aquellos transportistas que participan en el tráfico con código compartido en vuelos explotados por la línea aérea cuyos datos se notifican;
- d) considerar la publicación de los datos OFOD por pares de países y pares de subregiones, además de la publicación por pares de ciudades, y la aplicación de los actuales criterios de confidencialidad a nivel de país o subregión, en lugar de pares de ciudades;
- e) considerar la posibilidad de permitir el previo acceso a los datos OFOD a los Estados y entidades notificadoras originales cuyos datos ya hayan sido presentados para el período en cuestión; y
- f) seguir estudiando las cuestiones del umbral de notificación y la confidencialidad con miras a su ulterior liberalización.

**Nivel de aplicación:** a) y b) continúan siendo las reglas que rigen la publicación de OFOD; c) nunca se implantó una nueva columna e). Es improbable que los transportistas aéreos puedan notificar estos datos que proceden directamente de los propios sistemas estadísticos de los transportistas; d) no se implantó en línea debido a falta de fondos, pero está disponible a petición, e) no es una opción práctica desde el punto de vista de los sistemas, y f) este tema se debatió en STAP/14.

**RECOMENDACIÓN 9****LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:**

- a) que la OACI examine el nuevo Formulario EF-1 de información de transporte aéreo propuesto que figura en el Apéndice F de este informe con miras a su perfeccionamiento y adopción;
- b) que el nuevo Formulario EF-1 incluya una sección en la que los Estados puedan incluir los datos de explotación y de tráfico pertinentes requeridos para calcular los ingresos y datos unitarios cuando:
  - i) el año fiscal y el año civil no sean iguales en el momento en que se presenta el Formulario A; o
  - ii) las cifras notificadas en el Formulario A no concuerden con los datos de ingresos y gastos notificados en el Formulario EF-1. En este caso debería indicarse claramente a qué se debe la diferencia entre los dos conjuntos de cifras de capacidad y de tráfico; y
- c) que la OACI elabore un nuevo formulario de notificación de datos para los transportistas aéreo más pequeños (aquellos cuyos datos de tráfico se notifican anualmente) equivalente al actual Formulario EF-2 en el contenido pero que concuerde con el Formulario EF-1 revisado.

**Nivel de aplicación:** aplicada plenamente en la edición 2000 del Formulario EF de información del transporte aéreo.

**RECOMENDACIÓN 10****LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:**

- a) que los Formularios D-1 y D-2 de información de transporte aéreo actuales se refundan en un único Formulario D;
- b) que en la parte 1 del nuevo Formulario D se incluyan dos columnas adicionales, una bajo “capacidad de las aeronaves” indicando el promedio de la capacidad de carga de pago (toneladas) y otra bajo “utilización” indicando el número total de kilómetros recorridos por las aeronaves; y
- c) que solo se notifiquen tres categorías de personal: i) pilotos y copilotos, ii) personal auxiliar de a bordo y iii) demás personal, para los pequeños transportistas (es decir, aquellos de los cuales únicamente se informan los datos de tráfico anuales en el nuevo Formulario A, incluyendo cuando sea posible los que tengan flotas que no excedan de 200 toneladas de masa máxima total de despegue).

**Nivel de aplicación:** aplicada plenamente en la edición 2000 del Formulario D de información del transporte aéreo.



## RECOMENDACIÓN 11

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

- a) que debería interrumpirse la compilación de información sobre accidentes de aeronaves civiles mediante el Formulario G, en la medida en que las necesidades de la OACI de publicar estadísticas sobre accidentes e índices de seguridad operacional pueda satisfacerse mediante los datos compilados con arreglo al programa ADREP;
- b) que se continúe sin interrupción en todas las publicaciones pertinentes de la OACI la actual serie cronológica de datos relativos a la seguridad operacional que se publiquen; y
- c) que la OACI siga concediendo las estadísticas sobre seguridad operacional una prioridad acorde con la función fundamental de la seguridad operacional en el mandato de la Organización.

**Nivel de aplicación:** a) se eliminó el Formulario G; b) se ha continuado la publicación de los datos en las publicaciones pertinentes de la OACI; y c) las estadísticas de seguridad operacional reciben la prioridad que merecen.

## RECOMENDACIÓN 12

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que respecto al Formulario I de información de transporte aéreo:

- a) los Estados notifiquen mensualmente, por aeropuerto, (cada trimestre para tres meses consecutivos) el tráfico de aquellos aeropuertos principales que tengan un tráfico combinado de, como mínimo, el 90% del tráfico comercial internacional (regular y no regular) de todos los aeropuertos del Estado o de todos los aeropuertos que registren como mínimo 1 000 unidades de tráfico internacional al año, de ambas opciones la que sea menos restrictiva, considerándose que una unidad de tráfico internacional equivale a 1 000 pasajeros o 100 toneladas de carga o correo;
- b) los Estados notifiquen anualmente las cifras totales correspondientes al transporte aéreo comercial de todos los aeropuertos del Estado; y
- c) las toneladas de carga y correo cargadas y descargadas y el total figuren bajo un título único combinado "carga y correo".

**Nivel de aplicación:** aplicada en la edición 2000 del formulario I de información de transporte aéreo, y en la introducción del Formulario I-S. El cambio propuesto en el inciso c) fue rechazado por el Consejo.

## RECOMENDACIÓN 13

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que en el Formulario K de información de transporte aéreo:

- a) deberían conservarse los elementos de la parte I (ingresos); y

- b) de los elementos de la parte II (gastos) deberían conservarse únicamente los gastos totales por partidas al igual que el total por instalación o servicio (es decir, ATS, COM, MET, SAR y AIS). Además, cuando sea posible, debería notificarse la asignación a la utilización en ruta, en el aeropuerto y no aeronáutica del total de los gastos por partida.

— deberían conservarse los elementos de la parte III (capital fijo).

**Nivel de aplicación:** aplicada plenamente en la edición 2000 del Formulario K de información del transporte aéreo.

#### RECOMENDACIÓN 14

##### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que en el cuestionario anual sobre actividades de la aviación civil y licencias de piloto civil se suprima la Sección 2 relativa a las operaciones de transporte aéreo comercial sobre las cuales no se informa ningún formulario de información del transporte aéreo de la OACI.

**Nivel de aplicación:** se suprimió la Sección 2 dado que estos datos ahora se registran en el nuevo Formulario AS. Con respecto al formulario anual, este fue suprimido posteriormente por el Consejo al revisar los resultados de la Novena Reunión departamental de estadística debido a limitaciones presupuestarias (comunicación SD 13/1-99/48, del 9 de abril de 1999).

#### RECOMENDACIÓN 15

##### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que la OACI se ocupe con carácter urgente:

- a) de preparar códigos comunes de aeropuerto, transportista aéreo y de otra índole, con la IATA y otras organizaciones interesadas;
- b) a corto plazo, o cuando no sean posibles los códigos comunes, de proporcionar a los Estados y otras entidades notificadoras las correlaciones entre los distintos códigos que existan; y
- c) de asignar más oportunamente códigos por la Organización a las entidades que lo soliciten.

**Nivel de aplicación:** estos códigos están siendo examinados por la Dirección de navegación aérea, que fue debidamente informada de esta recomendación. Desde enero de 2008, los *Indicadores de lugar* (Doc 7910) publicados por la OACI contienen los códigos OACI y los correspondientes códigos IATA.

#### RECOMENDACIÓN 16

##### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

- a) que la OACI siga dedicándose con carácter de alta prioridad al programa global para mayor automatización en la recopilación, el análisis y la transmisión de estadísticas sobre aviación entre la Organización, las autoridades aeronáuticas, los aeropuertos y

otros interesados, lo que fue objeto de la Recomendación 1 de la Octava Reunión departamental de estadística; y

- b) que en particular la Organización:
  - i) promueva activamente la presentación de datos estadísticos en formato electrónico;
  - ii) estudie la posibilidad de proporcionar acceso electrónico a los datos estadísticos antes de la publicación para los Estados y entidades notificadoras originales respecto de los cuales ya se han presentado a las estadísticas correspondientes al período en cuestión; y
  - iii) preste la debida atención a las necesidades de instrucción conexas tanto o dentro de la Organización como en muchos de los Estados.

**Nivel de aplicación:** a), b) i) y b) ii) se implantaron cuando entró en funcionamiento la nueva Base de datos estadísticos integrada (ISDB) para el Programa de estadísticas de la OACI en septiembre de 2002; b) iii) está abarcado en los seminarios prácticos regionales sobre estadística, regulares y oficiosos.

## RECOMENDACIÓN 17

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

- a) que la OACI recuerde a los Estados el requisito de presentar informes estadísticos de conformidad con los Artículos 54 i), 55 c) y 67 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Resolución A4-19 de la Asamblea;
- b) que, al mismo tiempo, la OACI destaque el hecho de que al transferirse la explotación de los transportistas aéreos, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea de los gobiernos a entidades autónomas o privatizadas, se subraye la necesidad de estadísticas sobre tráfico y aspectos financieros que sean transparentes y que se den a conocer al público, particularmente para asegurar la protección del consumidor y una imposición equitativa de derechos acorde con el Artículo 15 del Convenio; y
- c) que la OACI examine posibles medios para otorgar un acceso rápido a los datos estadísticos a aquellas entidades que hayan presentado sus datos estadísticos oportunamente.

**Nivel de aplicación:** el Secretario General señaló la atención de los Estados contratantes los incisos a) y b) al informar sobre los resultados de la Novena Reunión departamental de estadística (comunicación SD 13/1-98/19, del 17 de abril de 1998); c) dado que actualmente se dispone en línea de los datos de la ISDB, el 80% de los datos estadísticos recibidos por la OACI se integran al sistema dentro de diez días laborales de haberse recibido.

## RECOMENDACIÓN 18

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que para la clasificación en las regiones estadísticas de la OACI:

- a) se asignen a Europa: Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Estonia, Federación de Rusia, Georgia, Letonia, Lituania, República de Moldova y Ucrania; y
- b) se asignen a Asia Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

**Nivel de aplicación:** aplicada desde 2000.

## RECOMENDACIÓN 19

### LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL RECOMIENDA:

Que mientras mantiene el derecho de los Estados contratantes a publicaciones gratuitas de la OACI y el libre intercambio de información convenido con otras organizaciones internacionales, la OACI adopte una política de fijación de precios para la venta de estadísticas y para responder a las solicitudes de estadísticas del modo siguiente:

- a) las estadísticas publicadas se proporcionen, a petición, únicamente con cargos por tramitación, a las entidades que notifiquen directamente (tales como los transportistas aéreos) cuyos datos se hayan presentado para los períodos correspondientes;
- b) las estadísticas publicadas se proporcionen a las demás entidades y al público al costo medio de publicación (incluyendo los gastos generales) más bien que el costo marginal de impresión o de procesamiento electrónico como se hace actualmente;
- c) la respuesta a solicitudes específicas de estadísticas se proporcionan al costo medio o al costo de oportunidad que supone administrarlas (incluyendo los gastos generales) más bien que como servicio público gratuito o al costo marginal de impresión o de procesamiento, como se hace actualmente; y
- d) los ingresos producidos por el programa de estadísticas se utilicen para cubrir los gastos del mismo.

**Nivel de aplicación:** la comercialización de los datos estadísticos se inició inmediatamente después de la aprobación por el Consejo de estas recomendaciones. En 2004, la OACI dejó de publicar los compendios estadísticos que se sustituyeron por un producto en línea. Al mismo tiempo, se adoptó una nueva política comercial iniciándose empresas conjuntas con entidades comerciales dejando de lado efectivamente las recomendaciones que figuran en a), b) y c). Con respecto a d), desde enero de 2008, todos los ingresos obtenidos por la OACI en sus actividades comerciales se depositan en el Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF), y por ello esta recomendación dejó de aplicarse.