



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

**REVISIÓN DE LAS CLASIFICACIONES Y DEFINICIONES
UTILIZADAS EN LAS ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Con los años, la OACI ha elaborado un conjunto de definiciones para preparar y actualizar los diversos Anexos del Convenio de Chicago y documentos conexos como manuales y circulares. También se han preparado definiciones en el marco del Programa de estadísticas de la OACI. En diversos análisis relativos a la clasificación de las actividades de aviación civil (comerciales, de transporte aéreo, de aviación general, etc.) se observó la necesidad de revisar, actualizar y finalizar las clasificaciones y definiciones vigentes.

En la presente nota se examinan las definiciones y la clasificación oficiosa actualmente en uso y se propone una clasificación más amplia y completa, con las correspondientes definiciones.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con los años, la OACI ha elaborado un conjunto de definiciones para preparar y actualizar los diversos Anexos del Convenio de Chicago y documentos conexos como manuales y circulares. También se han preparado definiciones en el marco del Programa de estadísticas de la OACI. Sin embargo, la OACI no ha elaborado definiciones oficiales de las actividades de aviación civil.

1.2 Afuera de la OACI, existen varias clasificaciones de las actividades económicas a escala mundial, regional y nacional. Las Naciones Unidas elaboraron la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (ISIC), de amplio uso para normalizar la recopilación de datos y favorecer la capacidad de comparación internacional. El código original fue adoptado en 1948, pero ha sido revisado periódicamente a fin de mantenerlo actualizado y pertinente. La última versión, ISIC Rev.4, se difundió oficialmente el 11 de agosto de 2008. También se encuentran disponibles los sistemas de clasificación regional, entre los que se cuenta el Sistema norteamericano de clasificación industrial de los Estados Unidos (NAICS) y la Nomenclatura estadística de actividades económicas de las comunidades europeas

(NACE). En la Circular 292 de la OACI, Contribución económica de la aviación civil, Volumen 2: Metodologías de evaluación, se muestra la aplicación de la ISIC y de la Clasificación central de productos (CPC) conexas para clasificar las actividades de la aviación civil comercial de una economía local, regional o nacional dada, a fin de aplicar los análisis de insumo-producto con miras a obtener la evaluación de las repercusiones. Estas clasificaciones son, sin embargo, relativamente complejas, y no responden a las necesidades de la OACI en materia de estadísticas.

1.3 Las diversas utilidades de los datos de aviación civil, tales como los análisis relativos a la seguridad operacional, a la seguridad de la aviación y a la eficiencia de la aviación civil y sus repercusiones ambientales, así como las previsiones y la planificación, exigen una nomenclatura adecuada y una definición clara de las actividades de aviación civil, en particular las que son objeto, directamente o indirectamente, de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

1.4 Además, toda recopilación de datos exige una definición clara de las actividades de aviación afines. Por ejemplo, los datos sobre los pasajeros y la carga son de importancia crucial para analizar el crecimiento de la aviación comercial, mientras que los datos sobre el número de movimientos de aeronaves son importantes para todas las actividades aeronáuticas. En ese contexto, es preciso contar con una clasificación diferenciada en la que se reúna una lista de definiciones detalladas para cada actividad de aviación civil, a fin de que el programa de recopilación de datos sea fiable.

1.5 Teniendo en cuenta la ausencia de una clasificación adecuada para las necesidades de la OACI en materia de estadísticas, se propone examinar y adoptar la clasificación presentada en el Apéndice A, en la que las actividades de aviación civil se han agrupado en grandes clases: servicios de transporte aéreo comercial, aviación general, servicios aeroportuarios, servicios de navegación aérea, construcción - aviación civil, instrucción aeronáutica, mantenimiento y revisión, funciones de reglamentación y otras actividades.

2. DEFINICIONES CONEXAS DE LA OACI

2.1 Las definiciones conexas figuran en el Apéndice B.

3. COBERTURA DE LOS DATOS

3.1 La toma de decisiones bien fundamentadas sobre la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente exigen la recopilación, el análisis y la difusión de datos estadísticos sobre las diversas actividades relacionadas con la aviación civil. Por consiguiente, la OACI debe asegurar que su programa de estadísticas tenga una buena cobertura de estas actividades.

4. DELIBERACIONES DE LA 14ª REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ESTADÍSTICAS

4.1 El grupo de expertos examinó el proyecto de clasificación propuesto en el Apéndice A, las definiciones conexas de la OACI presentadas en el Apéndice B, así como la definición de aviación de negocios proporcionada por el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) que figura en el Apéndice C y, más particularmente, el elemento comercial de esta actividad.

4.2 Se tomó nota de que una definición adecuada de taxi aéreo dependería de los fines para los cuales se recopilen los datos. Por ejemplo, en el contexto de los vuelos de taxi aéreo, la presencia de pasajeros, de carga o de correo a bordo puede no ser suficiente para caracterizar los movimientos de aeronave correspondientes. A juicio del grupo de expertos los vuelos de emplazamiento podrían, en este caso, ser tan importantes como los vuelos de pago propiamente dichos.

4.3 Se tomó nota asimismo de que la clasificación de esta actividad no es uniforme, porque los Estados la colocan bajo el título “Servicios de transporte comercial no regulares” o bajo el título de “Aviación general”. Se manifestaron ciertas inquietudes con respecto a la carga de trabajo suplementaria que podría añadirse para los aeropuertos y los explotadores de aeronaves.

4.4 El grupo de expertos examinó la definición revisada de vuelos de pago de taxi aéreo que la Secretaría había presentado en la nota STAP/14-WP/3, Revisión núm. 2 (en inglés únicamente). Tras breves deliberaciones relativas a la alusión al número de asientos y a la naturaleza del explotador, el grupo de expertos convino en la definición siguiente: *Vuelos de pago de taxi aéreo. Vuelos no regulares a solicitud a corto plazo para el transporte por vía aérea de pasajeros, carga o correo, solos o en combinación, ejecutados por remuneración, habitualmente mediante aeronaves más pequeñas, comprendidos los helicópteros (en general, de no más de 30 asientos)*. Esta definición se aplica a los vuelos de emplazamiento necesarios para la prestación del servicio.

4.5 Quedando todo esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

5. RECOMENDACIÓN STAP/14-9

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

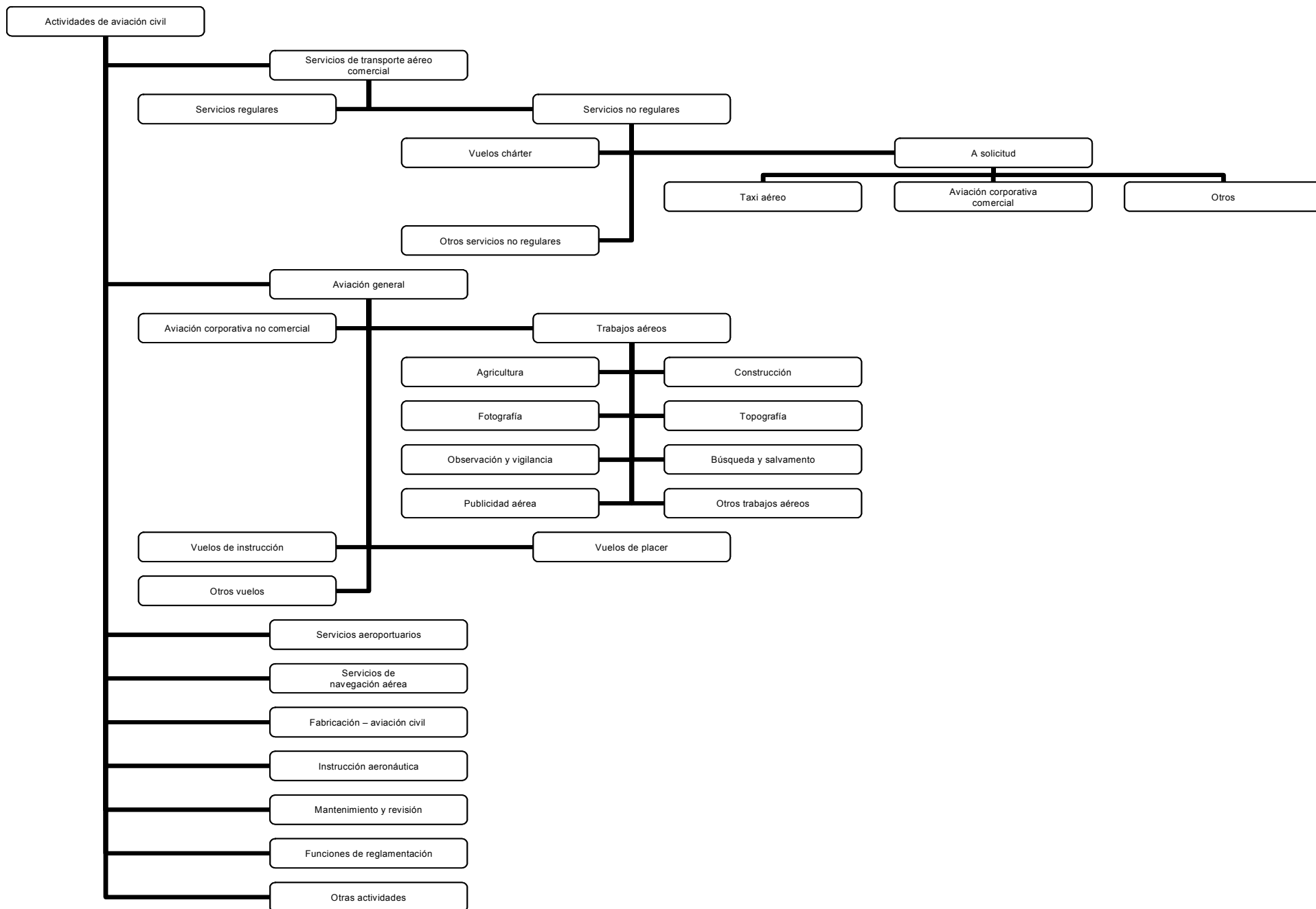
- a) se adopte la clasificación de “actividades de aviación civil” propuesta para fines estadísticos;
- b) se indique el elemento comercial de la aviación de negocios bajo servicios comerciales no regulares de transporte aéreo a petición, junto con la actividad de taxi aéreo; y
- c) se indique, bajo aviación general, el elemento no comercial de la aviación de negocios, incluidas las operaciones de propiedad compartida.

6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

6.1 Se invita a la Reunión departamental a examinar y adoptar la clasificación propuesta de las actividades de aviación civil para fines de estadísticas.

APÉNDICE A

PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN OACI DE LAS ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL



APÉNDICE B

DEFINICIONES DE LA OACI

La presente sección contiene las diversas definiciones que se utilizan actualmente en la OACI. Conviene tomar nota de que existen redundancias y, en algunos casos, diferencias.

Transporte aéreo comercial

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento (Anexo 6, Parte I, Capítulo 1, Página 1-1).

Vuelo. Operación de una aeronave en una o varias etapas de vuelo sin que cambie el número de vuelo (Formulario B).

Vuelo, transporte aéreo comercial. La operación de una aeronave durante una o más etapas, de manera regular o no regular, que se ofrece al público por remuneración o arriendo. (Las escalas técnicas no se cuentan en las estadísticas de la OACI) (Manual de estadística, 1994).

Los vuelos de transporte aéreo comercial pueden clasificarse en vuelos regulares o no regulares.

Servicio aéreo internacional regular (Definición del Consejo, 1952) (Doc 9587, Parte I, Página 1-7)

Servicio aéreo internacional regular es una serie de vuelos que tiene todas las características siguientes:

- a) pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados;
- b) se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración, de manera tal que el público puede utilizar todos los vuelos; y
- c) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea
 - i) ajustándose a un horario publicado, o bien
 - ii) mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática.

Servicios regulares (de pago). Los servicios regulares (de pago) son vuelos regulares efectuados por remuneración y de acuerdo con un horario publicado, o de un modo tan regular o frecuente que constituyen una serie sistemática identificable, que el público puede reservar directamente; y asimismo los vuelos complementarios ocasionados por exceso de tráfico de los vuelos regulares (Formulario B).

Servicio aéreo no regular (Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional, Doc 9626, Capítulo 4.6, Páginas 4.6-1 y 4.6-2).

Un servicio aéreo no regular es un servicio de transporte aéreo comercial que se realiza de un modo que no corresponde a la definición de servicio aéreo regular.

Un vuelo chárter es una operación no regular que se lleva a cabo con una aeronave fletada. Si bien los términos “no regular” y chárter (acuerdo contractual entre un transportista aéreo y una entidad que alquila o arrienda sus aeronaves) se han utilizado indistintamente, no todas las operaciones comerciales no regulares constituyen vuelos chárter.

Los tipos actuales y pasados de servicios no regulares se clasifican en cuatro categorías: los vuelos chárter de pasajeros, los vuelos chárter de carga, los vuelos combinados de pasajeros y carga, los vuelos no regulares que no son chárter para el transporte con pasajero o carta de porte aéreo individuales (llamados, a veces, servicios de taxi aéreo a petición o transporte inmediato). Se trata de vuelos que no corresponden a un horario publicado, pero que se venden al público (por regla general, a expedidores de carga). Dichos vuelos se realizan por rutas autorizadas con escala únicamente en puntos en ruta donde debe desembarcarse o embarcarse tráfico.

Vuelos de pago de taxi aéreo. Vuelos no regulares, de servicio inmediato y solicitados con poco tiempo de antelación, para el transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, o una combinación de los mismos, efectuados por remuneración y, generalmente con aeronaves más pequeñas (habitualmente de no más de 30 asientos). Esta definición incluye todo vuelo de emplazamiento requerido para la prestación de servicios.

Aviación general (Estudio anual sobre las actividades de aviación civil y licencias de piloto civil, 1994)

La aviación general se define, para fines estadísticos, como todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento. Para los fines estadísticos de la OACI las actividades de aviación general se clasifican en vuelos de instrucción, vuelos de negocios, vuelos de placer, trabajos aéreos u otras actividades.

En los Anexos 6 y 17 figura una definición un poco diferente de la aviación general (en la que se excluye los trabajos aéreos); un vuelo de aviación general se define como una operación de aeronaves distinta de la transporte aéreo comercial o la de trabajos aéreos. No obstante, para los fines de las estadísticas, se sugiere conservar la definición proporcionada anteriormente.

Los vuelos de instrucción se definen como la utilización de una aeronave para fines de instrucción de vuelo oficial con un instructor. Los vuelos pueden ser llevados a cabo por aeroclubes, escuelas de vuelo o explotadores comerciales.

Los vuelos de placer se definen como la utilización de una aeronave con fines personales o de recreo no relacionados con un negocio o profesión.

Los vuelos de negocios se definen como la utilización de una aeronave para transportar personas o bienes con objeto de atender las necesidades de la directiva de una empresa, firma, sociedad o compañía. Estos vuelos pueden hacerlos pilotos comerciales o pilotos privados. Otra definición de vuelos de negocios, en la que se subdividen en comerciales, corporativos o de propiedad del explotador, es la adoptada por el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC), que figura en el Apéndice C.

Aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Anexo 17, Capítulo 1, Página 1-1).

La propiedad compartida se refiere a la propiedad compartida de activos importantes tales como una aeronave. En general, cada propietario paga regularmente derechos a una empresa que se encarga de la

gestión del activo (explota la aeronave) en nombre de todos los propietarios. La propiedad compartida ha ganado popularidad recientemente en el sector de la aviación de negocios dado que ella reduce el costo de la propiedad ofreciendo al mismo tiempo una gran flexibilidad operacional y un acceso a más aeropuertos (de destino).

Trabajos aéreos. Operación de aeronave en la que esta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Vuelos agrícolas. Uso de una aeronave en actividades tales como fumigación de cultivos, pulverización de fertilizantes o productos químicos, siembra por difusión, medidas para combatir el granizo, desinsectación, agrupación de rebaños. Otros trabajos aéreos: uso de una aeronave para actividades tales como fotografía aérea, patrulla y vigilancia, prospección, construcción (p. ej., trabajos aéreos en obras de construcción), publicidad, servicios médicos de socorro y de salvamento.

Otras actividades. Todos los demás vuelos de la aviación general aparte de los realizados con planeadores y globos libres, que no puedan incluirse en las categorías mencionadas. Deberían también incluirse en este apartado los vuelos realizados por los pilotos para mantenerse en aptitud de volar.

Mantenimiento y reparación (Anexo 8)

Mantenimiento. Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación (Anexo 8, Parte I, Página 1-3).

Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad según la definición de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados (Anexo 8, Parte I, Página 1-3).

Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso (Anexo 6, Parte I, Capítulo 1, Página 1-5).

Operación de aeropuertos (Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos, Doc 9562)

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves (Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, Página 1-2).

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, cuarentena agrícola y procedimientos similares (Manual de estadísticas, 1994).

Operaciones ANSP [Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea, Doc 9161, Glosario de términos y abreviaturas, página (xi)]

Proveedor de servicios de navegación aérea. Entidad independiente creada para explotar y administrar servicios de navegación aérea, con poderes para la gestión y aplicación de los ingresos obtenidos para cubrir

sus gastos. En el presente manual, los términos proveedor, entidad y organización se utilizan indistintamente.

Servicios de navegación aérea. Se abarcan en esta expresión los servicios que se proporcionan al tránsito aéreo durante todas las fases de las operaciones (aproximación, aeródromo y en ruta): gestión del tránsito aéreo (ATM), sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios meteorológicos para la navegación aérea (MET), búsqueda y salvamento (SAR) y servicios de información aeronáutica (AIS).

Instrucción aeronáutica (Anexo 1, Capítulo 1, Página 1-1)

Organización de instrucción reconocida. Entidad aprobada por un Estado contratante de conformidad con los requisitos del Anexo 1, 1.2.8.2 y Apéndice 2, para que realice la instrucción de las tripulaciones de vuelo y que funciona bajo la supervisión de dicho Estado.

Servicios de escala

Los servicios de escala comprenden la administración y la supervisión en tierra, el despacho de pasajeros, la manipulación de equipaje, de la carga y del correo, los servicios en la plataforma, los servicios a los aviones, los servicios de reabastecimiento de combustible y de aceite, el mantenimiento de aeronaves (mantenimiento ligero), las operaciones de vuelo y la administración de las tripulaciones, el transporte en la superficie y los servicios de suministros de alimentos a bordo.

APPENDIX C

IBAC DEFINITIONS RELATED TO BUSINESS AVIATION

Definition of Business Aviation:

'That sector of aviation which concerns the operation or use of aircraft by companies for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of their business, flown for purposes generally considered not for public hire and piloted by individuals having, at the minimum, a valid commercial pilot license with an instrument rating.'

Definition Sub-divisions

Sub-division 1 Business Aviation - Commercial

The commercial operation or use of aircraft by companies for the carriage of passenger or goods as an aid to the conduct of their business and the availability of the aircraft for whole aircraft charter, flown by a professional pilot(s) employed to fly the aircraft.

Sub-Division 2 Business Aviation - Corporate

The non-commercial operation or use of aircraft by a company for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of company business, flown by a professional pilot(s) employed to fly the aircraft.

Sub-Division 3 Business Aviation - Owner Operated

The non-commercial operation or use of aircraft by an individual for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of his/her business.

— END —