



STA/10-WP/37  
24/11/09

## **DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA**

**Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009**

### **PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA**

La sesión plenaria aprobó el 25 de noviembre de 2009 el proyecto de informe sobre la cuestión 3.

### **Cuestión 3 del orden del día: Datos financieros de los transportistas aéreos**

#### **Sistema de seguimiento rápido (QMS) de los datos financieros de los transportistas aéreos comerciales (WP/11)**

### **3.1 DOCUMENTACIÓN**

3.1.1 En la nota WP/11 se indicaba que la disponibilidad de información sobre las tendencias del tráfico a corto plazo y los datos financieros será de gran utilidad para los Estados miembros y para los transportistas aéreos de propiedad gubernamental y privada en sus actividades de planificación destinadas a armonizar la capacidad con la demanda y mejorar así la eficiencia y la viabilidad económica de las operaciones y utilizar de modo óptimo el capital en sus respectivos Estados. Con esta finalidad, la reunión STAP/14 recomendó que los Estados miembros presentaran un Formulario EF (Parte 1) provisional dentro de los tres meses después de terminado el período de notificación de que se trate. Además, el grupo de expertos recomendó la introducción de un formulario trimestral para analizar la situación financiera de los transportistas aéreos, limitándose a los ingresos y gastos de explotación, así como la renta de explotación y la renta neta. Estos datos se tratarían con carácter confidencial y se utilizarían únicamente para estimar y publicar totales regionales y mundiales.

### **3.2 ANÁLISIS**

3.2.1 La Reunión departamental tomó nota de que respecto al Formulario EF de información de transporte aéreo, si un transportista aéreo forma parte de un grupo de empresas, la Parte I (Estado de pérdidas y ganancias) debería referirse a las actividades del transportista aéreo de modo que pudiesen vincularse con sus estadísticas operacionales, a saber, toneladas-kilómetros de pago (RTK) y toneladas-kilómetros disponibles (ATK). Las partidas ajenas a la explotación, el Balance (Parte II) y el Estado de ganancias no distribuidas (Parte III) podrían notificarse para el grupo en su conjunto.

3.2.2 La Reunión departamental tomó nota también de que el cuestionario sobre ingresos y gastos no formaba parte del Programa de estadísticas regular de la OACI. Dado que recopilaba datos sobre gastos e ingresos de explotación por grupo de rutas, el plazo para presentar estos datos era bastante más largo que en el caso del Formulario EF. Estos datos eran confidenciales y se utilizaban únicamente para los estudios económicos llevados a cabo por la OACI. Por otra parte, el Formulario EF de carácter financiero recopilaba datos financieros de todo el sistema y se consideraba que la información no era confidencial. Así, no sería práctico integrar ambas fuentes de datos, según lo solicitado por un Estado miembro.

3.2.3 Algunos Estados indicaron que si bien estaban dispuestos a proporcionar los datos preliminares de la Parte I del Formulario EF, no estarían en condiciones de hacerlo en el plazo propuesto de tres meses. Por consiguiente, la Reunión departamental convino en ampliar el plazo a cuatro meses, pero con un máximo de seis meses. También tomó nota de que los datos financieros presentados en el Formulario EF preliminar se tratarían de manera confidencial y se utilizarían para estimar los resultados financieros regionales y mundiales. Quedando esto entendido, la Reunión departamental adoptó la recomendación siguiente:

**Recomendación 3/1****La Reunión departamental recomienda que:**

- a) los Estados deberían presentar el Formulario EF preliminar (Parte I únicamente) dentro de los cuatro meses de concluir el período de notificación. De no ser posible, un Estado debería presentar dicho formulario a más tardar seis meses de concluido el período de notificación de que se trate; y
- b) la OACI implante un nuevo estudio trimestral (véase el Apéndice ...) para obtener parámetros financieros básicos de los principales transportistas aéreos en sus regiones, que recopilarán las Oficinas regionales de la OACI.

**Repercusiones en los pronósticos de tráfico relacionadas con la presentación de datos financieros de los transportistas aéreos — Suplementos (WP/12)****3.3 DOCUMENTACIÓN**

3.3.1 En la nota WP/12 se analizaban los suplementos por combustible que eran factores cada vez más importantes en los ingresos de explotación de los transportistas aéreos. La presentación y contabilidad no normalizadas de dichos suplementos pueden tener consecuencias en las actividades de análisis y pronóstico de la OACI. Así, la reunión STAP/14 recomendó enmiendas apropiadas a las actuales instrucciones del Formulario EF para abarcar los suplementos por combustible y otros afines en las instrucciones de notificación del Formulario EF con objeto de definir claramente las partidas respecto a las cuales deberían notificarse dichos suplementos.

**3.4 ANÁLISIS**

3.4.1 La Reunión departamental tomó nota de que durante cierto tiempo, la IATA y la Asociación de Líneas Aéreas Europeas (AEA) habían estado aplicando la metodología propuesta en la nota WP/12. Por consiguiente, la Reunión departamental convino, sin más amplio análisis, en adoptar la recomendación siguiente:

**Recomendación 3/2****La Reunión departamental recomienda que:**

Las instrucciones para la presentación de información sobre ingresos relativos a los pasajeros que figuran en el Formulario EF de información de transporte aéreo, en los puntos 1.1 y 2.1, se enmienden como sigue:

- a) *Pasajeros (punto 1.1)*. Inclúyanse todos los ingresos obtenidos del transporte de pasajeros en vuelos regulares después de haber deducido los descuentos y rebajas aplicables y las tarifas directas prorrateadas entre líneas aéreas. En el caso de ofertas promocionales (es decir, “dos por uno”), se cobrará el ingreso bruto correspondiente a ambos billetes, con el descuento aplicable, de modo que refleje el ingreso neto correspondiente al valor de un billete. Para los pasajeros que viajan con billetes emitidos por canje de puntos de viajeros frecuentes, ha de anotarse un ingreso nulo. Inclúyanse asimismo todos los montos percibidos de los pasajeros como suplementos por combustible y otros suplementos que se traducen en ingresos conservados por el

transportista aéreo, es decir, cuando el transportista no tiene la obligación de transmitir los montos así percibidos al gobierno ni a ningún otro organismo.

- b) *Pasajeros y exceso de equipaje (punto 2.1)*. Inclúyanse los ingresos brutos derivados del transporte aéreo de pasajeros y del exceso de equipaje en vuelos no regulares. Inclúyanse asimismo todos los montos percibidos de los pasajeros como suplementos por carburante u otros suplementos que se traducen en ingresos conservados por el transportista aéreo, es decir, cuando el transportista no tiene la obligación de transmitir los montos así percibidos al gobierno ni a ningún otro organismo.
-

## APÉNDICE

**Transportista aéreo:**

**Estado:**

**Moneda utilizada para la notificación:**

**Año:**

**Trimestre actual:**

Descripción	Trimestre actual	Trimestre anterior
Ingresos de explotación (en millones)		
Gastos de explotación (en millones)		
Renta de la explotación (en millones)		
Renta neta (en millones)		
RTK (en millones)		
ATK (en millones)		
Tipo de cambio, 1 \$EUA =		

### Notas:

- a) Todos los datos de los transportistas aéreos son **confidenciales**; la OACI sólo publicará la información global resumida a escala regional y mundial.
- b) El trimestre actual se refiere a los trimestres del ejercicio contable del transportista aéreo.
- c) El trimestre anterior se refiere al trimestre de notificación del ejercicio contable previo del transportista aéreo.

-----