



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 43: Datos de aviación — Seguimiento y análisis

PROGRAMA DE ESTADÍSTICAS DE LA OACI

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se informa sobre las actividades relativas al Programa de estadísticas de la OACI que proporciona a los Estados miembros, la industria del transporte aéreo y la comunidad de la aviación civil en general, datos estadísticos fiables de conformidad con las disposiciones del Apéndice B de la Resolución A37-20 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en al esfera del transporte aéreo.*

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

- examinar la información y evaluación que figuran en la presente nota;
- respaldar el plan de la labor futura de la Organización en el ámbito de las estadísticas, según figura en el párrafo 5; y
- examinar la información de esta nota para actualizar la Resolución A37-20 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en esta nota se emprenderán con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2014–2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (A38-WP/55) <i>Informe de la Comisión Económica del 37º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10008) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958) <i>Informe de la Décima Reunión departamental de estadística</i> (Doc 9932) <i>Manual de referencia sobre el Programa de estadísticas de la OACI</i> (Doc 9060)

1. ANTECEDENTES

1.1 La necesidad de estadísticas completas, integrales y fiables sobre la aviación se reconoce en el Convenio de Chicago de 1944. En el Artículo 67 se define el mandato de la OACI para que compile datos de los Estados contratantes. Asimismo, en el Artículo 54 se requiere que el Consejo solicite, compile, examine y publique información sobre la explotación de los servicios aéreos internacionales, en tanto que en el Artículo 55 se prescribe que el Consejo puede realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo que sean de importancia internacional. El amplio alcance del Programa de estadísticas de la OACI apoya todos los aspectos de la labor de la Organización y, por ende, reafirma la importancia del análisis económico estratégico y los datos de estadísticos.

1.2 En el Artículo XIII, *Servicios estadísticos*, del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI como organismo especializado de las Naciones Unidas, ambas Organizaciones acuerdan aunar los esfuerzos para compilar de manera eficiente datos estadísticos con el objeto de evitar duplicación de esfuerzos y minimizar la carga para los Estados. Las Naciones Unidas reconocieron a la OACI como el organismo central responsable de la compilación, análisis, publicación, normalización, mejoramiento y divulgación de las estadísticas relativas a la aviación civil. Cabe destacar que la evaluación de los Estados miembros se basa en el sistema de clasificación de las Naciones Unidas, pero también considera las estadísticas de tráfico.

2. LA LABOR DE LA OACI EN ESTADÍSTICAS

2.1 La Secretaría ha seguido aplicando las recomendaciones y conclusiones de la Décima Reunión departamental de estadística (STA/10), que se celebró en Montreal del 23 al 27 de noviembre de 2009. Las 27 recomendaciones y conclusiones en cuestión se documentan en el *Informe de la Décima Reunión departamental de estadística* (Doc 9932).

2.2 En relación con las 10 recomendaciones y conclusiones de la STA/10 específicamente relacionadas con formularios estadísticos, se han implantado los cambios en los formularios vigentes y se han introducido los nuevos formularios de datos, a saber, sobre consumo de combustible (Formulario M). Por medio de una comunicación (SD 13/1-11/66 del 19 de agosto de 2011) se informó a los Estados que la implantación de los formularios nuevos y revisados del Programa de estadísticas de la OACI se haría efectiva el 1 de enero de 2012. Se ha elaborado una nueva edición del *Manual del Programa de estadísticas de la OACI* (Doc 9060) que ahora se titula *Manual de referencia sobre el Programa de estadísticas de la OACI* y que incorpora las nuevas características del Programa de estadísticas de la OACI; este Manual estará disponible en el segundo semestre de 2013.

2.3 Con respecto a las dos recomendaciones relativas a la introducción de un nuevo formulario sobre accidentes e incidentes graves de aeronaves civiles, se han aplazado las medidas como resultado de las revisiones de los actuales procesos de compilación de datos de seguridad operacional.

2.4 Basándose en una evaluación de las prioridades, las limitaciones presupuestarias y los últimos acontecimientos en la labor de la Organización, algunas de las recomendaciones todavía no se han llevado a la práctica. A este respecto, se presentarán propuestas revisadas a la 15ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/15) para su examen y consideración.

2.5 La base de datos estadísticos integrada (ISDB) siguió modernizándose en los últimos tres años y se automatizaron aún más las funciones de procesamiento de datos. Con la sincronización de los códigos de referencia se ayudó a garantizar un grado más elevado de coherencia entre las diversas bases de datos de la OACI.

3. PROMOCIÓN Y DIVULGACIÓN

3.1 **Lanzamiento de la nueva plataforma en línea de estadísticas de la OACI: ICAOdata+**

3.1.1 La divulgación de los datos recopilados en el marco del Programa de estadísticas de la OACI se ha modernizado con la nueva plataforma en línea ICAOdata+, herramienta de fácil uso que permite a los usuarios ajustar la representación gráfica de los datos según la necesidad (<http://stats.icao.int>). Esta plataforma ofrece además una herramienta de comparación de datos de aviación a escala mundial que satisface las necesidades de los usuarios internos y externos. Ahora se dispone de seis módulos de ICAOdata+: tráfico de los transportistas aéreos, tráfico por etapa de vuelo, finanzas de los transportistas aéreos, tráfico de los aeropuertos, origen y destino de los vuelos, y flota y personal de los transportistas aéreos. ICAOdata+ se ofrece sin cobro a los coordinadores estadísticos de los Estados miembros. Se han desarrollado otros dos niveles de accesibilidad para ofrecer opciones de análisis a los usuarios externos sobre la base de una suscripción anual.

3.2 **Elaboración de indicadores**

3.2.1 Los indicadores principales del transporte aéreo para uso interno (Apéndice A) y las hojas de control mensual se han desarrollado de manera regular (Apéndice B). En ambos se proporcionan gráficos y análisis de los indicadores económicos y de la aviación en un Estado o a escala mundial. En el sitio web de la OACI (<http://icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx>) se presentan nuevos indicadores y análisis; en el Apéndice C se ilustran algunos extractos.

3.3 **Sesiones de formación práctica**

3.3.1 En apoyo de la implantación y aplicación de las recomendaciones de la STA/10, en la Sede de la OACI se llevaron a cabo cuatro sesiones de formación práctica sobre estadísticas: Estados africanos (noviembre de 2011 y junio de 2012); Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) (septiembre de 2012); y Estados miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) (noviembre de 2012). Se ofreció a los representantes de los Estados experiencia práctica en la aplicación de métodos estadísticos completar formularios estadísticos con el objeto de familiarizarlos con el Programa de estadísticas de la OACI revisado y prestar asistencia técnica en el proceso de notificación.

3.3.2 En cooperación con CAE¹, la OACI elaboró un conjunto de cursos de estadísticas de transporte aéreo, basados en computadora (www.icao.caelearning.com). Estos cursos están dirigidos a los planificadores y administradores de todos los asociados en el transporte aéreo.

3.4 **Actividades generadoras de ingresos**

3.4.1 Se recibió información positiva de los diversos usuarios del Programa de estadísticas de la OACI que indicaron que el Programa es una fuente única y precisa de compilación de datos. La comercialización directa de las estadísticas compiladas, conjuntamente con la externalización de la venta a terceros, ha generado ingresos brutos de cerca de 400 000 CAD en 2011 y 2012.

¹ Importante proveedor internacional de servicios de capacitación en materia de aviación.

3.5 **Otras actividades**

3.5.1 Además de las contribuciones a diversos foros internacionales, algunos Estados y organismos del sistema de las Naciones Unidas siguen recibiendo estadísticas de aviación de la OACI, incluyendo las publicaciones estadísticas de las comisiones económicas regionales. La OACI, en calidad de observador en la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas, ha participado en los dos últimos períodos de sesiones de la Comisión.

4. **PROYECTO DE SISTEMA DE NOTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CO₂, DE LA OACI (ICORAS)**

4.1 En respuesta a una solicitud del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la Secretaría inició el desarrollo del sistema de notificación y análisis de CO₂, de la OACI (ICORAS). Este sistema se usa para integrar los datos de consumo de combustible y de tráfico notificados por los Estados miembros, lo cual se suplementa además con datos de diversas fuentes para proporcionar una estimación precisa de los datos de CO₂.

4.2 La clave del éxito para el proyecto ICORAS es la recepción oportuna de datos precisos sobre consumo de combustible de los Estados mediante el Formulario M de información de transporte aéreo de la OACI — Consumo de combustible y tráfico. Este formulario es una fuente de datos única ya que incluye el combustible consumido medido por tipo de aeronave para cada transportista aéreo que notifica operaciones internacionales tanto regulares como no regulares. La OACI ha recibido el Formulario M de 55 Estados cuyo tráfico aéreo representa cerca del 50% de las RTK internacionales a escala mundial; el 80% de ellos ya se han validado.

4.3 Los resultados, extremadamente preliminares, del ICORAS se presentan en el Apéndice D.

5. **LABOR FUTURA**

5.1 Con el propósito de lograr sus objetivos estratégicos, la Organización prevé trabajar en el área de las estadísticas de transporte aéreo de la manera expuesta a continuación.

5.2 La Organización compilará, analizará y divulgará las estadísticas que se requieren para seguir de cerca las tendencias y llevar a cabo estudios en beneficio de los Estados y la comunidad de la aviación en general.

5.3 La Organización cooperará con los Estados, las organizaciones internacionales y las partes interesadas de la industria para intercambiar estadísticas que son de interés común en el ámbito del transporte aéreo.

5.4 Se apoyará la planificación de la capacidad e infraestructura de navegación aérea, los análisis medioambientales y la supervisión de la eficiencia del sistema de transporte aéreo mundial, mediante la compilación, análisis y divulgación de estadísticas, tales como los datos sobre consumo de combustible. Con fines de armonización, este apoyo se proporcionará teniendo en cuenta la necesidad de aunar recursos y evitar la duplicación de esfuerzos, manteniendo al mismo tiempo un solo conjunto armonizado de datos de aviación de la OACI.

5.5 La próxima reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STA/15) se celebrará en el segundo trimestre de 2014 para examinar cuestiones relativas a los datos de aviación en general con el objetivo de garantizar que todas las herramientas de la OACI en materia de estadísticas satisfagan las necesidades de los usuarios y para considerar el plan de implantación de las recomendaciones de la STA/10.

5.6 La Organización mejorará su capacidad de elaborar indicadores clave de transporte aéreo de manera regular.

APPENDIX A

State A - ATB Brief - Economic issues



Economic Indicators



Aviation Indicators



Reporting status

- State A is submitting in a timely and accurate manner the airline and airport statistics requested (except form I1).
- State A has not reported form I1 on air carrier fuel burn.
- DOC 7100: State A reported charges data in a timely and accurate manner.

2011 State's operator key figures

292 million passengers (+9.7% YoY)
81.8% passenger load factor
5.5 million tonnes of freight

Analysis

Hidden

Air Transport Regulation

Hidden

APPENDIX B

Air Transport Monthly Monitor March 2013

ATB/EAP

WORLD KEY FIGURES	JAN 2013	RPK ↑ +2.7% <small>(vs. Jan. 2012)</small>	ASK ↑ +2.2% <small>(vs. Jan. 2012)</small>	LF ↑ +0.5 pt <small>(vs. Jan. 2012)</small>	FEB 2013	ASK ↑ +0.9% <small>(vs. Feb. 2012)</small>
--------------------------	-----------------	--	--	---	-----------------	--

Analysis

World figures (JAN 13)

World passenger traffic grew +2.7% in Jan 2013 compared to Jan 2012. Capacity grew at +2.2%. We anticipate a low year-on-year traffic growth of +0.9% in ASK for Feb 2013, mainly explained by the leap year in 2012.

In Jan 2013 and for the full-year 2012, international passenger markets grew faster than domestic ones. Compared to Jan 12, international traffic grew at +3.7% in Jan 13 and we can expect that international tourist arrivals follow the same monthly trend.

Top 15 airlines (FEB 13)

In terms of RPK, 9 airlines showed a positive growth in February 2013 compared to last year. Chinese carriers performed healthy growth rates, with a maximum for China Eastern of +28.9%, mainly due to the Chinese new year that fell in January last year and in February this year. Cathay recorded the first positive growth since September 2012. Those positive results compensate the negative growth recorded in Jan 13 for Chinese airlines. Emirates is estimated to have increased by +15.9% year-on-year. British Airways recorded a good performance at +5.1%, having completed BMI acquisition during 2012. The largest decrease is recorded by United, the world largest carrier, with a -3.4% growth rate in Feb 13, whereas the airline showed a +0.9% increase in Jan 13. LATAM (merger of LAN airlines and TAM airlines) is the only Latin American group being part of the top 15 airlines and recorded a +4.3% increase in Jan 13.

Top 15 airports (JAN 13)

11 airports showed negative growth in Jan 13. The fastest growth was recorded by Dallas (+5.8%) which performed healthy growth rates since November 2012. Charlotte (+1.4%), Toronto (+1.4%) and Beijing (+1.2%) recorded also positive growth rates. The largest decrease was performed by European airports such as Frankfurt (-6.8%), London (-5.6%) and Paris (-5.5%). We can attribute those declines to the reduction in flight offers implemented by many airlines for the winter 2012/13 timetable as well as weather-related cancellations.

Regionally (JAN 13)

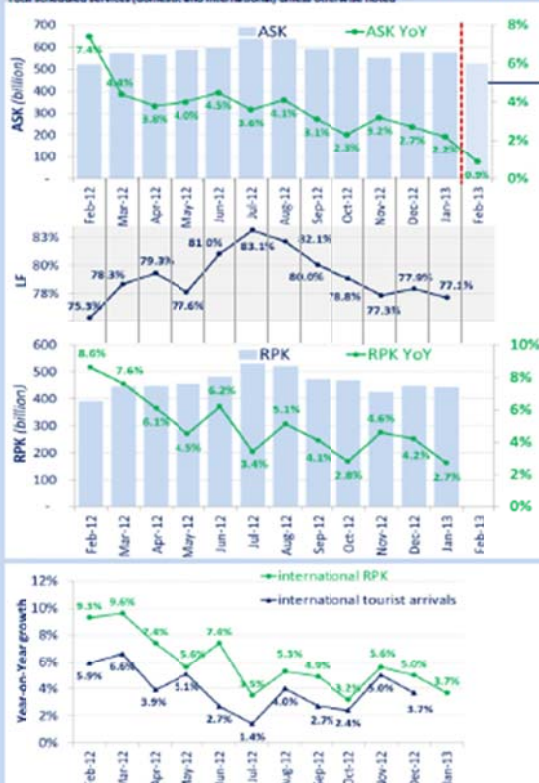
Airlines from Asia/Pacific account for 33% of the worldwide capacity (ASK) and grew at +4.3% compared to Jan 2012. Middle East recorded a +10.4% growth rate, being the fastest growing region. Europe's traffic capacity declined in Jan 2013. Latin America/Caribbean recorded a healthy growth rate of +6.3% while North America showed a slight increase of +1.5% during Jan 2013.

Outlook (MAR 13)

Based on OAG, we anticipate a +4.1% growth rate in ASK in March 2013.

Air Transport Indicators

Total scheduled services (domestic and international) unless otherwise noted



* Source: OAG+ICAO estimates

For internal use only - Not for distribution

Airline	RPK (billion)				YoY
	5	10	15	20	
United				22.1	-3.4%
Delta				20.4	-2.2%
AF-KLM				15.8	-0.1%
American Airlines				15.7	-1.1%
Emirates*				15.5	+15.9%
China Southern				11.9	+18.0%
Southwest Airlines				11.4	-2.3%
Air China				11.2	+14.8%
China Eastern Airlines				10.0	+28.9%
Lufthansa				9.5	-1.0%
British Airways				8.9	+5.3%
LATAM				8.5	+4.3%
Cathay Pacific group				7.9	+1.8%
Singapore Airlines				7.2	+5.1%
US Airways				7.1	+2.2%

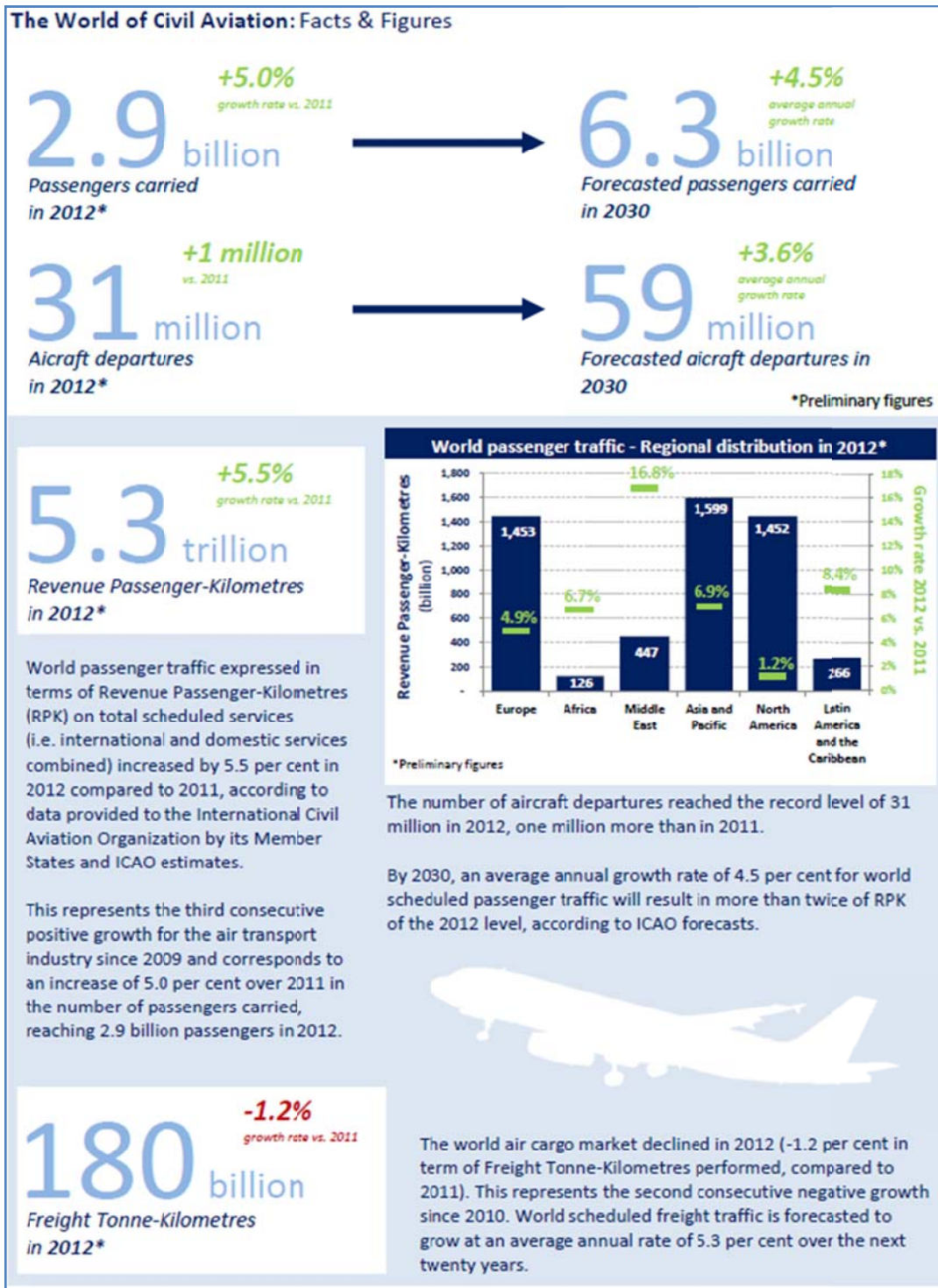
Airport	Departures				YoY
	5	10	15	20	
Atlanta, GA US (ATL)				37 778	-0.2%
Chicago, IL US (MDW)				33 897	-0.1%
Dallas Fort Worth TX, US (DFW)				27 880	+5.8%
Los Angeles, CA, US (LAX)				24 156	-2.3%
Denver, CO US (DEN)				23 928	-3.4%
Beijing, CN (PEK)				22 845	+1.2%
Charlotte NC, US (CLT)				22 598	+1.4%
Houston TX, US (IAH)				20 597	-1.4%
Las Vegas NV, US (LAS)				20 164	-2.9%
Phoenix AZ, US (PHX)				18 494	-3.0%
London, GB (LHR)				18 436	-5.6%
Paris, FR (CDG)				18 417	-5.5%
Philadelphia PA, US (PHL)				17 901	-1.3%
Toronto ON, CA (YYZ)				17 858	+1.4%
Frankfurt, DE (FRA)				17 546	-6.8%

Region	Jan-13			YTD		
	ASK (billion)	%	YoY	ASK (billion)	%	YoY
ASIA/PACIFIC	187	13%	+4.3%	187	13%	+4.3%
NORTH AMERICA	144	25%	+1.5%	144	25%	+1.5%
EUROPE	141	25%	-1.1%	141	25%	-1.1%
MIDDLE EAST	50	9%	+10.4%	50	9%	+10.4%
LATIN AMERICA/CARIBBEAN	35	6%	+6.3%	35	6%	+6.3%
AFRICA	16	3%	N/A	16	3%	N/A

Note: expressed in terms of ASK by airline domicile

Sources: ICAO, IATA, OAG, ACL, UNWTO, airlines and airports websites

APPENDIX C



180 billion
*Freight Tonne-Kilometres in 2012**

-1.2%
growth rate vs. 2011

The world air cargo market declined in 2012 (-1.2 per cent in term of Freight Tonne-Kilometres performed, compared to 2011). This represents the second consecutive negative growth since 2010. World scheduled freight traffic is forecasted to grow at an average annual rate of 5.3 per cent over the next twenty years.

APPENDIX D

1. The ICORAS process generates the following preliminary results for Fuel Burn (FB) and traffic (RTK and ATK), accounting for worldwide international scheduled traffic.

Year	Fuel Burn (Bn Litres)	RTK (Bn)	ATK (Bn)	FB/RTK (Litres/RTK)	FB/ATK (Litres/ATK)
2010					
2011					
YoY					

Year	Fuel Burn (MT)	RTK (Bn)	ATK (Bn)	FB/RTK (kg/RTK)	FB/ATK (kg/ATK)
2010					
2011					
YoY					

Source: ICAO, ICORAS database

2. The preliminary ICORAS results have been generated for air carriers representing 100% of international scheduled traffic, showing actual reported fuel burn for carriers representing around 39% of international traffic. For the remaining air carriers representing 61% of international traffic, the traffic is based on performed traffic data and fuel is modeled according to the Revenue Cost Analysis (RCA) formula which estimates the volume of fuel consumption for each airline on the basis of a fuel consumption formula specific to each aircraft type. This formula takes into account fuel efficiency improvements due to changes in aircraft operations and establishes precise equations for new aircraft types entered into service during the last few years and for those that will be part of the airlines' fleets in the next few years.