



NOTA DE ESTUDIO

DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

**Cuestión 12 del
orden del día: **Compilación, análisis y difusión****

**EXAMEN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA NOTIFICACIÓN —
TRANSPORTISTAS AÉREOS COMERCIALES**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota se examinan las estadísticas recopiladas por la OACI mediante sus formularios de información de transporte aéreo sobre transportistas aéreos comerciales. Se describen cada uno de los programas y sus principales aplicaciones, así como el alcance de la notificación y se examinan las posibles ventajas de introducir nuevos procedimientos de notificación con miras a mejorar el contenido de los datos y aumentar su utilidad.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 7.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la presente nota se describen en detalle cada formulario de información de los transportistas aéreos, sus principales usos y el alcance de la notificación.

2. TRÁFICO DE LAS LÍNEAS AÉREAS — FORMULARIO A

2.1 *Descripción de la recopilación:* Las estadísticas sobre tráfico (regular y no regular) de las líneas aéreas se recopilan mediante el Formulario A presentado mensualmente. Durante el último trienio concluido en 2007, los datos presentados mediante dicho formulario representaban, en promedio, alrededor del 96% de las toneladas-kilómetros efectuadas (TKP) en el mundo entero. Alrededor del 21% del tráfico total notificado correspondía a transportistas aéreos no afiliados a la IATA.

2.2 *Aplicaciones conocidas de la recopilación:* Los correspondientes datos figuran entre los más comúnmente utilizados por la OACI y la comunidad de aviación en general. Se reciben regularmente solicitudes de estos datos de Estados contratantes, organismos gubernamentales, asociaciones regionales e internacionales de transportistas aéreos, institutos de instrucción, investigadores y consultores, fabricantes de aeronaves y motores de aeronave y los medios de difusión. Estos datos figuran también entre las series de datos más populares en ICAOdata.com, el sitio Web comercial de la OACI. Sin embargo, cabe subrayar que estos datos se utilizan ampliamente en la OACI, principalmente para: análisis,

pronosticación y planificación del tráfico y la capacidad de las líneas aéreas; cálculo de las cuotas de los Estados contratantes para el presupuesto de la OACI; análisis de tendencias de los accidentes mortales de aviación; relación entre los resultados de la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y el número de accidentes de aviación; indicadores ambientales; indicadores de eficiencia; información para el Presidente y el Secretario General; y los principales comunicados de prensa de la OACI sobre la situación de la aviación.

3. ESTADÍSTICAS SOBRE MOVIMIENTOS DEL TRÁFICO

3.1 Origen y destino por vuelo (OFOD) — Formulario B

3.1.1 *Descripción de la recopilación:* Las estadísticas OFOD se recopilan en forma trimestral mediante el Formulario B para cada línea aérea que proporciona servicios aéreos regulares internacionales. Durante el último trienio concluido en 2007, los datos presentados mediante dicho formulario representaban, en promedio, alrededor de 89% de los pasajeros-kilómetros efectuados (PKP) en el mundo entero.

3.2 Tráfico por etapas (TFS) — Formulario C

3.2.1 *Descripción de la recopilación:* Las estadísticas de tráfico por etapas (regulares internacionales) para cada línea aérea que proporciona servicios aéreos regulares internacionales se recopilan anualmente mediante el Formulario C. Durante el último trienio concluido en 2007, los datos presentados mediante este formulario representaban, en promedio, alrededor del 86% de los PKP internacionales en el mundo entero.

3.2.2 *Aplicaciones conocidas de la recopilación:* La comunidad de aviación en general; los Estados contratantes, para análisis económicos, particularmente en relación con las negociaciones de acuerdos bilaterales; y los fabricantes de células y motores para análisis de mercado.

3.2.3 *Análisis de la OACI:* Los datos TFS se utilizan ampliamente para analizar las operaciones de los transportistas aéreos en relación con los ingresos y costos por ruta. Asimismo, los datos sobre movimientos del tráfico, procedentes de los Formularios B y C, constituirán la base de la nueva metodología de pronosticación adoptada por la OACI, que entrará en vigor a partir de 2010. Además, estos datos son cruciales para determinar la relación entre la ocupación-pasajeros y la ocupación-carga por tipo de aeronave para cada grupo de rutas y producir coeficientes de ocupación de grupos de rutas utilizando la calculadora de emisiones de carbono, de la OACI, para determinar las emisiones por aeronave que puedan atribuirse a los pasajeros y la carga, respecto a cada viaje por vía aérea.

4. FLOTA Y PERSONAL — TRANSPORTISTAS AÉREOS COMERCIALES — FORMULARIO D

4.1 *Descripción de la recopilación:* La información sobre las flotas y el personal de las líneas aéreas regulares y los explotadores no regulares se recopila anualmente mediante el Formulario D. La Parte 1 del formulario abarca datos sobre flota de la línea aérea o explotador por tipo de aeronave, indicándose la marca, modelo y fabricante de la aeronave, los cambios en el número de aeronaves durante el año, el tamaño de las aeronaves según la capacidad de asientos y la masa máxima de despegue (MTOM) (toneladas), así como datos sobre utilización de cada tipo de aeronave, basándose en salidas, horas, kilómetros recorridos y días disponibles. La Parte 2 contiene datos sobre personal de los transportistas aéreos por categoría y los gastos anuales correspondientes para las líneas aéreas regulares. Durante el último trienio concluido en 2007, los datos presentados mediante este formulario representaban, en promedio, alrededor del 83% de las TKP regulares en el mundo entero.

4.2 *Aplicaciones conocidas de la recopilación:* Este conjunto de datos se utiliza ampliamente para fines de análisis. Se trata de la única recopilación de datos conocida que abarca la utilización mundial de aeronaves y personal. Por consiguiente, estos datos constituyen un instrumento ideal para evaluación comparativa y análisis de productividad. Además, la utilización de dichos datos facilitará los pronósticos sobre flotas previstos por la OACI. Estos conjuntos de datos se han utilizado también en la OACI para estimar los requisitos de personal calificado (pilotos y personal de mantenimiento) en relación con el crecimiento previsto del tráfico y las adquisiciones previstas de aeronaves. Los datos basados en este formulario pueden también utilizarse para verificaciones cruzadas de datos recopilados para otros fines, tales como la nueva base de datos sobre aeronaves civiles matriculadas (véase la nota STA/10-WP/18), el Cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ) y la recopilación prevista de datos sobre personal titular de licencia civil (véase la nota STA/10-WP/20). A este respecto, los datos procedentes del Formulario D permitirán también que la OACI determine las limitaciones al crecimiento posible del tráfico causadas por la falta de personal calificado titular de licencia. Por último, los mencionados datos serían muy útiles para elaborar modelos en materia de protección del medio ambiente al utilizarse con la información que se recopilará sobre consumo de combustible por las aeronaves (véase la nota STA/10-WP/21).

5. DATOS FINANCIEROS – TRANSPORTISTAS AÉREOS COMERCIALES – FORMULARIO EF

5.1 *Descripción de la recopilación:* Las estadísticas financieras (ingresos y gastos de los transportistas aéreos, su activo y pasivo) se recopilan anualmente en el caso de los transportistas aéreos mediante el Formulario EF. Durante el último trienio concluido en 2007, los datos presentados mediante este formulario representaban, en promedio, alrededor del 87% de las TKP en el mundo entero.

5.2 *Aplicaciones posibles conocidas de la recopilación:* Se trata de un formulario bastante detallado que abarca información sobre cada partida de ingresos y costos que, por lo general, figuran únicamente como datos acumulativos en los informes anuales de los transportistas aéreos u otras fuentes. Por ello, los datos recopilados mediante este formulario son muy útiles para el análisis financiero y las tendencias de la eficiencia de los transportistas aéreos.

5.3 *Comunidad de aviación en general:* Estados contratantes, organismos gubernamentales, asociaciones regionales e internacionales de transportistas aéreos, institutos de instrucción, investigadores y consultores, fabricantes de aeronaves y motores de aeronave para evaluación comparativa y análisis económicos y financieros.

5.4 *Análisis de la OACI:* Análisis de la situación financiera de las líneas aéreas, estimaciones financieras y pronosticación y planificación. Estos datos se utilizan ampliamente para proporcionar indicadores de eficiencia de alto nivel, el Informe anual del Consejo de la OACI, los principales comunicados de prensa y para proporcionar informes al Presidente y el Secretario General. Los datos procedentes de los Formularios A y EF se utilizan también para calcular los derechos mínimos anuales de transporte para la Unión Postal Universal (UPU).

6. COBERTURA Y PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN

6.1 La cobertura de los formularios de información de los transportistas aéreos y sus usos se relacionan en cierta medida con la complejidad de cada formulario, la cantidad de datos que deben notificarse y la frecuencia de la presentación. Durante la última Reunión departamental, se tomaron varias medidas para reducir el número de formularios mediante fusiones, tales como en el caso de los Formularios A, D y EF, a fin de reducir la carga de trabajo para las entidades notificadoras. Además, la Secretaría ha tomado medidas activas para tratar de obtener en forma electrónica los datos de las entidades notificadoras y cargarlos en la base de datos estadísticas integrada (ISDB) con intervención

manual limitada o mínima. El análisis de los datos recibidos indica que desde la última Reunión departamental de 1997, el personal de la Secretaría procesa actualmente un número de formularios de presentación de los transportistas aéreos superior en un 32% respecto al número de hace 10 años. Esto puede atribuirse en parte al mayor número de transportistas y, en parte, a las medidas dinámicas adoptadas por la OACI para seguimiento de los formularios no presentados en la fecha requerida y para enviar recordatorios a fin de obtener estos formularios para la ISDB. El aumento significativo en el número de formularios procesados, pese a la reducción del personal, destaca también la elevada productividad lograda, principalmente debido a soportes lógicos más eficaces al alcance del personal.

6.2 Frecuencia de presentación de los formularios de los transportistas aéreos

6.2.1 Dada la frecuencia de notificación y la cobertura de los formularios para transportistas aéreos, se considera de manera general que no es necesario adoptar cambios al respecto. La única excepción la constituyen los Formularios A y EF. Los datos sobre ingresos y gastos del Formulario EF generalmente se ajustan a los datos sobre tráfico notificados mediante el mismo formulario a fin de obtener cifras más precisas sobre rendimiento y costo unitario. Sin embargo, las diferencias entre el ejercicio económico y el año civil constituyen una complejidad inherente que los lectores de los datos o los analistas deberían tener presente. Al tratar de convertir los datos financieros del ejercicio económico al año civil, se añadirían costos administrativos significativos para los transportistas aéreos.

6.2.2 En las notas WP/10 y 11, presentadas a la Reunión departamental, figuran pormenores sobre la propuesta de enmendar el calendario de notificación para los Estados contratantes en el caso de los Formularios A y EF a fin de acelerar el procedimiento de notificación.

6.3 Actualización respecto al uso de recordatorios

6.3.1 Los recordatorios se producen actualmente fuera del ámbito de la ISDB y los recordatorios a entidades que no notifican debe generarse manualmente, lo que da lugar a un procedimiento ineficaz. Se han tomado medidas para integrar la totalidad del mecanismo de los recordatorios en la ISDB. Esto debería permitir a la ISDB generar inmediatamente recordatorios automáticos cuando no se cumplan las fechas requeridas. El sistema generará un correo-e en los idiomas oficiales apropiados de la OACI. Por consiguiente, el nombramiento de una entidad coordinadora en cada Estado contratante, que sea responsable de la presentación de todos los formularios de información de transporte aéreo relativos a los transportistas aéreos comerciales, permitirá que este mecanismo sea más eficaz y pueda mejorar la cobertura de los datos notificados. Además, mediante dichos recordatorios, los Estados contratantes tendrán un elemento de auditoría relativo a los formularios no presentados, lo que añadirá a su rendición de cuentas.

6.4 **Recomendación STAP/14-13 de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas.** El grupo de expertos apoyó la creación de una entidad coordinadora en la administración de aviación civil nacional de cada Estado contratante en relación con las estadísticas de los transportistas aéreos. La lista de las entidades coordinadoras figurará en el sitio Web seguro de la OACI. Se convino en que incumbirá a los Estados nombrar a una entidad coordinadora para todas las estadísticas de aviación civil o, según su estructura administrativa, contar con una entidad coordinadora para estadísticas de los transportistas aéreos y otra para todas las estadísticas ajenas a estos últimos.

7. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

7.1 Se invita a la Reunión departamental a:

- a) examinar los programas de estadísticas de los transportistas aéreos y presentar sus opiniones sobre posibles modos de aumentar su utilidad;

- b) apoyar la creación de una entidad coordinadora para las estadísticas de los transportistas aéreos en la administración de aviación civil nacional de cada Estado contratante; y
- c) convenir en que la lista de las entidades coordinadoras figure en el sitio Web seguro de la OACI.

— FIN —