



STA/10-WP/35  
24/11/09

## **DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA**

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

### **PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA**

La sesión plenaria aprobó el 24 de noviembre de 2009 el proyecto de informe sobre la cuestión 1 del orden del día.

**Cuestión 1 del  
orden del día: Estadísticas de aviación civil — Clasificación y definición de la OACI**

**Alcance del programa de estadísticas de la OACI y actividades conexas (WP/3)**

**1.1 DOCUMENTACIÓN**

1.1.1 En la nota WP/3 figuraba la descripción del Programa de estadísticas de la OACI y su aplicación para las actividades de pronóstico y análisis económico de la Organización. Se recordaba a los participantes el requisito de que los Estados presentaran informes estadísticos de conformidad con los Artículos 54 i), 55 c) y 67 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Resolución A36-15 de la Asamblea, Apéndice B. En esta última se pide al Consejo, entre otras cosas, que examine regularmente los datos estadísticos (relativos a “operaciones de las líneas aéreas”), recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados contratantes y establecer las mediciones necesarias para vigilar la eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos. Además de explicar los motivos por los que el Programa de estadísticas de la OACI constituye un instrumento necesario para sus análisis económicos y actividades de pronóstico, se indicaba también en la nota la asistencia que la OACI proporciona a los Estados contratantes con miras a familiarizar al personal de las administraciones nacionales con las técnicas estadísticas y mejorar la calidad de la información presentada.

**1.2 CONCLUSIÓN**

1.2.1 La Reunión departamental tomó nota de la información que figura en la presente.

**Novedades desde la novena Reunión departamental de estadística (WP/4)**

**1.3 DOCUMENTACIÓN**

1.3.1 En la nota WP/4 se examinaba el nivel de aplicación de las recomendaciones de la 9ª Reunión departamental de estadística, así como los principales sucesos dentro y fuera de la OACI que han confirmado la necesidad de celebrar esta 10ª Reunión departamental de estadística a fin de examinar los nuevos requisitos de datos de la Organización, con particular referencia a la necesidad de que la Organización pueda medir y vigilar el progreso respecto al logro de sus Objetivos estratégicos.

**1.4 ANÁLISIS**

1.4.1 En respuesta a una pregunta formulada por un representante de un Estado, la Reunión departamental tomó nota de que la OACI había concertado acuerdos comerciales con Air Transport Intelligence (ATI) y OAG Aviation para la venta de datos estadísticos. También se tomó nota de que salvo en lo que atañe a las restricciones para la publicación que se aplicaban a los datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD), todos los demás datos estadísticos recopilados por el Programa de estadísticas regular siempre se habían ofrecido en el dominio público y se vendían a terceros (tales como universitarios, líneas aéreas y consultores). No obstante, respecto a los datos recopilados mediante una comunicación a los Estados para el estudio sobre costos e ingresos de los transportistas aéreos internacionales, estos se consideraban sumamente confidenciales y sólo se publicaban de manera global de modo que no pudiesen identificarse los datos correspondientes a determinado transportista aéreo.

## 1.5 CONCLUSIÓN

1.5.1 La Reunión departamental tomó nota de la información que figura en la presente.

### **Resultados de los cuestionarios relativos al Programa de estadísticas de la OACI (IP/2)**

## 1.6 DOCUMENTACIÓN

1.6.1 La nota de información IP/2 tenía por objeto presentar los resultados de los estudios realizados en 2009 entre los usuarios internos y externos del Programa de estadísticas de la OACI para evaluar su pertinencia y determinar posibles mejoras para futura aplicación. Se tomó nota de que los usuarios habían reconocido que este programa constituía una fuente única y fiable de datos presentados en conjunto.

## 1.7 ANÁLISIS

1.7.1 En respuesta a una pregunta formulada por un participante sobre el cambio en la relación entre el PIB y el crecimiento del tráfico, la Reunión departamental tomó nota de que las actividades de pronosticación de la OACI se estaban reestructurando a fin de destacar los modelos concretos vinculados con cada mercado de viajes por vía aérea. Tal vez sea necesario revisar la elasticidad tradicional del PIB en los modelos sobre tráfico a la luz de las considerables repercusiones de las tarifas económicas en el desarrollo del tráfico debido a la llegada de numerosos transportistas económicos (LCC). Además, se tomó nota de que, como en el pasado, al hacer frente a las crisis y disminuciones de la actividad económica como en 1991, 2002-2003 y 2008, se había modificado la elasticidad entre el PIB y el crecimiento del tráfico dando lugar a una reducción del tráfico a pesar de que el PIB indicaba pequeñas ganancias positivas.

1.7.2 Al igual que en los comentarios obtenidos mediante los estudios, algunos Estados indicaron la necesidad de que figuraran en el sitio web de la OACI datos estadísticos acumulativos a nivel nacional, regional y mundial, tal como se publican en las estadísticas mundiales de la aviación civil.

## 1.8 CONCLUSIÓN

1.8.1 Sin otras deliberaciones, la Reunión departamental tomó nota del contenido de la IP/2.

### **Capacidad disponible y masa media por pasajero (WP/5)**

## 1.9 DOCUMENTACIÓN

1.9.1 En la nota WP/5 se analizaba la importancia de que los transportistas aéreos pudiesen calcular su producción en función de las toneladas-kilómetros disponibles. Esto revestía importancia no sólo para los transportistas aéreos, para su propia gestión, sino también para toda entidad interesada que deseara efectuar un análisis comparativo entre los diversos transportistas aéreos. Uno de los elementos utilizados en dicho cálculo es la masa media por pasajero (incluido su equipaje). Si bien se alentaba a los transportistas aéreos a utilizar sus propias cifras, en la nota de estudio se señalaba que durante más de setenta años el promedio aceptado internacionalmente se había mantenido en 90 kg. La 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) había sugerido que convendría que la IATA llevara a cabo una encuesta entre sus miembros para verificar si el actual valor recomendado seguía siendo pertinente en el entorno actual. Los resultados de dicho estudio, que también abarcaba la densidad media

de la carga utilizada para calcular la capacidad disponible (expresada en toneladas-kilómetros), figuraban también en la nota.

## 1.10 ANÁLISIS

1.10.1 La Reunión departamental tomó nota de que los valores propuestos para la masa por pasajero, incluida la franquicia de equipaje habitual y el exceso de equipaje, y para la densidad de la carga aérea sólo se aplicaban si un transportista aéreo no contaba con sus propios valores. Por consiguiente, los valores recomendados no afectaban a los transportistas que aplicaban cifras relacionadas con sus propias operaciones. En este contexto, era poco probable que, a nivel mundial, un cambio en los valores recomendados tuviese un efecto significativo en las tendencias del tráfico a largo plazo. Por consiguiente, no había necesidad de revisar las series históricas.

1.10.2 Al no plantearse otras cuestiones, la Reunión departamental adoptó la recomendación siguiente:

### **Recomendación 1/1**

#### **Para fines estadísticos:**

- a) cuando un transportista aéreo no dispone de un factor que represente la masa media por pasajero, de la franquicia normal de equipaje y del exceso de equipaje, se recomienda adoptar 100 kg; y
- b) cuando un transportista aéreo no dispone de la densidad de carga para convertir el volumen de carga aérea o el equipaje facturado en masa, debería utilizarse una densidad de 161 kg por metro cúbico. Este valor de densidad puede utilizarse para todas las operaciones exclusivamente de carga o mixtas.

## **Revisión de las definiciones de servicios aéreos interiores y de cabotaje (WP/6)**

## 1.11 DOCUMENTACIÓN

1.11.1 En la nota WP/6 se explicaba que en la actualidad, la OACI utilizaba dos definiciones distintas para distinguir entre el tráfico de servicios aéreos interiores y de servicios internacionales; la primera, utilizada en el Programa de estadísticas, se basaba en la noción de la etapa de vuelo, mientras que la segunda, utilizada para los estudios económicos sobre transporte aéreo, se basaba en el origen y destino de los vuelos (con una o varias etapas). Ambas definiciones tenían deficiencias y podían afectar a los pronósticos de tráfico elaborados por la OACI para operaciones interiores. Una situación semejante resultaba del hecho de que los servicios de cabotaje se incluían actualmente en las operaciones internacionales. En la nota se indicaba que luego de examinar estas cuestiones, la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) había acordado en recomendar que no se introdujeran cambios en las definiciones e instrucciones vigentes. No obstante, la Secretaría señaló que al no identificar este tráfico en su debido contexto, los pronósticos de tráfico para Europa no correspondían a la realidad y pidió que en los Formularios B — OFOD y C — TFS, los Estados incluyeran todos los vuelos internacionales *incluidos* los servicios de cabotaje.

## 1.12 ANÁLISIS

1.12.1 Algunos participantes indicaron que los datos sobre servicios de cabotaje deberían solicitarse explícitamente e indicarse por separado. Sin embargo, una solicitud semejante ya se había rechazado en el pasado en la reunión STAP/13, STA/9 y más recientemente en la reunión STAP/14. La Reunión departamental tomó nota de que si se aceptaba esta recomendación, el tráfico de cabotaje seguiría considerándose por el transportista notificador como tráfico internacional. Esto significa que todo tráfico de cabotaje debería notificarse en el Formulario B de información de transporte aéreo (OFOD) y el Formulario C (TFS), lo que permitiría a la Secretaría y a otros usuarios estimar el volumen del tráfico en cuestión y efectuar las correcciones necesarias en el tráfico interior e internacional utilizado para fines de pronóstico.

1.12.2 Teniendo presente lo expuesto, la Reunión departamental convino en que para las estadísticas de los transportistas aéreos y los estudios económicos, podían coexistir ambas definiciones de servicios interiores dado que servían para fines diferentes; así, adoptó la recomendación siguiente:

### **Recomendación 1/2**

#### **La Reunión departamental recomienda que:**

Se recuerde a los Estados que con las definiciones actuales, el tráfico internacional abarca datos para el servicio de cabotaje que deberían notificarse cuando se soliciten datos sobre tráfico internacional para los formularios de información de transporte aéreo pertinentes, en particular los Formularios A — Tráfico de los transportistas aéreos comerciales, B — OFOD, y C — TFS.

### **Revisión de las clasificaciones y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil (WP/7)**

## 1.13 DOCUMENTACIÓN

1.13.1 Se informó a la reunión que con los años, la OACI había 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 habían preparado definiciones en el marco del Programa de estadísticas de la OACI. Se informó también que en diversos análisis relativos a la clasificación de las actividades de aviación civil (comerciales, de transporte aéreo, de aviación general, etc.) se había observado la necesidad de revisar, actualizar y finalizar las clasificaciones y definiciones vigentes.

1.13.2 En la nota WP/7 se examinan las definiciones y la clasificación oficiosa actualmente en uso y, después de incorporarse los cambios recomendados por la reunión STAP/14, se propone una clasificación más amplia con las correspondientes definiciones.

## 1.14 ANÁLISIS

1.14.1 EASA indicó que para fines de análisis de accidentes, los taxis aéreos siempre se habían considerado como parte de la aviación general. Si, tal como se propone en una nota que la Reunión departamental examinará más tarde, la OACI tenía la intención de armonizar las definiciones utilizadas para fines estadísticos con los de los análisis sobre seguridad operacional, dicho cambio modificaría considerablemente los análisis anteriores en que no se incluía a los taxis aéreos en las operaciones no regulares.

1.14.2 Algunos Estados indicaron también que tendrían dificultad en aceptar la clasificación propuesta y sugirieron que una solución podría consistir en separar la aviación general en actividades comerciales y no comerciales, abarcando las primeras los taxis aéreos y los vuelos de negocios. Considerando el número de Estados que apoyaban esta propuesta, el presidente decidió establecer un grupo de trabajo *ad hoc* integrado por Representantes de Alemania, Arabia Saudita, Bahrein, Brasil, China, Estados Unidos, Francia y Suiza para examinar esta cuestión y formular una propuesta convenida para que la examine la Reunión departamental.

— FIN —