



STAP/14

Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ESTADÍSTICAS

DECIMOCUARTA REUNIÓN

Montreal, 23–27 de marzo de 2009

INFORME

**INFORME DE LA DECIMOCUARTA REUNIÓN
DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ESTADÍSTICAS**

CARTA DE ENVÍO

Al presidente del Comité de Transporte aéreo

Del presidente del Grupo de expertos sobre estadísticas

Tengo el honor de presentar el informe de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) celebrada en la Sede de la OACI en Montreal del 23 al 27 de marzo de 2009.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Germon', with a long horizontal stroke extending to the right.

S. Germon
Presidente

Montreal, 8 de abril de 2009

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Introducción	1
Generalidades.....	1
Atribuciones.....	1
Orden del día.....	1
Participantes.....	4
Mesa y secretaría	4
Idiomas y documentación	4
Cuestión 1 del orden del día: Aprobación del proyecto de orden del día y arreglos administrativos.....	5
Cuestión 2 del orden del día: Novedades desde la Novena Reunión departamental de estadística (STA/9)	5
Novedades desde la Novena Reunión departamental de estadística (WP/2)	5
Cuestión 3 del orden del día: Examen general del Programa de estadísticas de la OACI: pertinencia, racionalización y armonización	6
Examen de las reglas de publicación y los datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD) (WP/3)	6
Capacidad disponible y masa media por pasajero (WP/4)	7
Revisión de las definiciones de servicios aéreos interiores y de cabotaje (WP/5)	7
Examen de los datos sobre tráfico aeroportuario (WP/6)	8
Normalización de las estadísticas de transporte aéreo sobre aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (WP/7)	9
Aeronaves civiles matriculadas (WP/8).....	10
Cuestión 4 del orden del día: Coordinación del Programa de estadísticas de la OACI con los programas de otras organizaciones	12
Coordinación del Programa de estadísticas de la OACI con los de otras organizaciones de aviación civil (WP/9) y Symbiosis and synergy in aviation and tourism statistics (WP/26)	12
Nueva base de datos de la OACI sobre movimientos de aeronaves (WP/10).....	13
Cuestión 5 del orden del día: Evaluación de las repercusiones de los cambios que han tenido lugar en la industria del transporte aéreo	15
Definición e identificación de transportistas económicos (WP/11).....	15
Repercusiones de la notificación de los datos financieros de los transportistas aéreos en los pronósticos de tráfico (WP/12).....	16
Revisión de las clasificaciones y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil (WP/13)	16

Índice

Referencias y uso de la base de datos estadísticos integrada (ISDB) para analizar los datos sobre seguridad operacional (WP/14)	18
Cuestión 6 del orden del día: Examen del estado actual de la notificación de información con respecto a los formularios de información de transporte aéreo de la OACI y recomendaciones para la implantación de los nuevos procesos de notificación de información	19
Examen de la situación actual de la notificación — transportistas aéreos comerciales (WP/15).....	19
Examen de la situación actual de la notificación — aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) (WP/16).....	19
Cuestión 7 del orden del día: Implantación de un sistema de seguimiento rápido (QMS) con el objeto de hacer un seguimiento mensual del tráfico	21
Sistema de seguimiento rápido (QMS) mensual del tráfico y los datos financieros de los transportistas aéreos comerciales (WP/17) y Examen de la situación actual de la notificación — transportistas aéreos comerciales (WP/15).....	21
Cuestión 8 del orden del día: Examen de los datos requeridos para fines de reestructurar las actividades de pronóstico de la OACI.....	23
Necesidades de datos para las actividades de pronóstico (WP/18) y Recopilación de datos sobre inversiones, financiación y capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo (WP/22).....	23
Cuestión 9 del orden del día: Propuestas para la recopilación de nuevos datos	25
Accidentes e incidentes graves de aviación (WP/19)	25
Datos sobre personal civil titular de licencia (WP/20)	26
Consumo de combustible por los transportistas aéreos comerciales (WP/21).....	27
Inventario del equipo de navegación aérea a bordo de las aeronaves y en tierra (WP/23).....	28
Actividades generadoras de ingresos (WP/24)	28
Cuestión 10 del orden del día: Definición de los indicadores clave de rendimiento (KPI) para supervisar la situación de la industria	30
Examen de los indicadores clave de rendimiento (WP/25)	30
Cuestión 11 del orden del día: Labor futura	32
Examen de la labor futura	32
Apéndice 1: Lista de participantes	34

Índice

Apéndice 2:	Lista de notas de estudio y de información y documentos de referencia.....	36
	Notas de estudio.....	36
	Notas de información.....	37
	Documentos de referencia.....	38

INTRODUCCIÓN

Generalidades

1. La decimocuarta reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) se celebró en la Sede de la OACI en Montreal del 23 al 27 de marzo de 2009.
2. La Directora de Transporte aéreo (D/ATB), Sra. Folasade Odutola, dio la bienvenida a todos los participantes e introdujo a los miembros de la Secretaría. Señaló que después de la última Reunión departamental de estadística, celebrada unos 12 años antes, el desarrollo del transporte aéreo había experimentado cambios significativos. Informó a los participantes sobre el cambio de orientación en la labor de la OACI con la introducción del Plan de actividades de la Organización. Informó también a la reunión acerca de la implantación de los seis Objetivos estratégicos de la OACI, en particular los relacionados con seguridad operacional, eficiencia y protección del medio ambiente; había surgido de ese modo la necesidad de vigilar el rendimiento, lo que sólo puede lograrse mediante parámetros apropiados.
3. D/ATB expresó su confianza en la capacidad de los miembros del grupo de expertos para presentar firmes recomendaciones, así como una estrategia eficaz para mejorar el Programa de estadísticas, particularmente respecto a la implantación de nuevas colecciones de datos.
4. En conclusión, D/ATB señaló que existían grandes expectativas respecto a la labor del grupo de expertos y que incumbía a sus miembros la importante función de proporcionar bases pertinentes y preparar el terreno para la futura Reunión departamental (23-27 de noviembre de 2009).

Atribuciones

5. Las atribuciones del grupo de expertos figuran en la Resolución A16-34 de la Asamblea, en la que se encarga al Consejo “que mantenga el grupo de peritos en estadísticas y en contabilidad, de los Estados, a los que la Secretaría pueda consultar en cualquier momento”. La mencionada resolución ha sido reemplazada por la Resolución A36-15, en cuyo Apéndice B, cláusula 2, se “*Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos estadísticos 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, y para mejorar la uniformidad de las estadísticas, lograr notificaciones más completas y oportunas de los Estados contratantes y mejorar la forma y el contenido de los análisis”. En ese contexto, el Comité de Transporte aéreo ha considerado que todas las deliberaciones y conclusiones del grupo de expertos debían tener carácter de asesoramiento respecto a la solución de problemas técnicos y que no suponían la defensa o recomendación de un modo de proceder particular por parte de la OACI o sus Estados miembros que tuviere repercusiones ajenas a aspectos puramente técnicos.

Orden del día

6. Como se indica en las atribuciones, el objetivo principal de la reunión consistía en que el grupo de expertos asistiera a la Secretaría a fin de preparar la documentación para la décima Reunión departamental de estadística (STA/10). Para ello, el Comité de Transporte aéreo estableció, para la presente reunión, el orden del día siguiente, presentado por la secretaria en la nota WP/1:

- Cuestión 1 del Orden del día:** **Aprobación del proyecto de orden del día y arreglos administrativos**
WP/1 – Arreglos administrativos
- Cuestión 2 del Orden del día:** **Novedades desde la Novena Reunión departamental de estadística (STA/9)**
WP/2 – Novedades desde la novena Reunión departamental de estadística
IP/1 – *Status of ISDB developments and upgrades (ICT)*
- Cuestión 3 del Orden del día:** **Examen general del Programa de estadísticas de la OACI: pertinencia, racionalización y armonización**
WP/3 – Examen de las reglas de publicación y los datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD)
WP/4 – Capacidad disponible y masa media por pasajero
WP/5 – Revisión de las definiciones de servicios aéreos interiores y de cabotaje
IP/2 – *Definitions used for global data collection*
WP/6 – Examen de los datos sobre tráfico aeroportuario
WP/7 – Normalización de las estadísticas de transporte aéreo sobre aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea
WP/8 – Aeronaves civiles matriculadas
- Cuestión 4 del Orden del día:** **Coordinación del Programa de estadísticas de la OACI con los programas de otras organizaciones**
WP/9 – Coordinación del Programa de estadísticas de la OACI con los de otras organizaciones de aviación civil
WP/26 – *Symbiosis and synergy in aviation and tourism statistics*
IP/3 – *Best practices*
IP/5 – *Work programme of the ACI World Statistics and Forecasting Advisory Group (STAF)*
IP/6 – *ACI's regular statistical publications*
WP/10 – Nueva base de datos de la OACI sobre movimientos de aeronaves
- Cuestión 5 del Orden del día:** **Evaluación de las repercusiones de los cambios que han tenido lugar en la industria del transporte aéreo**
WP/11 – Definición e identificación de transportistas económicos
WP/12 – Repercusiones de la notificación de los datos financieros de los transportistas aéreos en los pronósticos de tráfico
WP/13 – Revisión de las clasificaciones y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil
WP/14 – Referencias y uso de la base de datos estadísticos integrada (ISDB) para analizar los datos sobre seguridad operacional

Cuestión 6 del Orden del día: Examen del estado actual de la notificación de información con respecto a los formularios de información de transporte aéreo de la OACI y recomendaciones para la implantación de los nuevos procesos de notificación de información

WP/15 – Examen de la situación actual de la notificación — transportistas aéreos comerciales

WP/16 – Examen de la situación actual de la notificación — aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)

Cuestión 7 del Orden del día: Implantación de un sistema de seguimiento rápido (QMS) con el objeto de hacer un seguimiento mensual del tráfico

WP/17 – Sistema de seguimiento rápido (QMS) mensual del tráfico y los datos financieros de los transportistas aéreos comerciales

IP/7 – *Publishing traffic statistics for timely use by stakeholders*

Cuestión 8 del Orden del día: Examen de los datos requeridos para fines de reestructurar las actividades de pronóstico de la OACI

WP/18 – Necesidades de datos para las actividades de pronóstico

IP/4 – *Current status, forecasts & issues relating to air traffic in India*

IP/8 – *ACI Traffic Forecast Report (TFR) methodology*

Cuestión 9 del Orden del día: Propuestas para la recopilación de nuevos datos

WP/19 – Accidentes e incidentes graves de aviación

WP/20 – Datos sobre personal civil titular de licencia

WP/21 – Consumo de combustible por los transportistas aéreos comerciales

WP/22 – Recopilación de datos sobre inversiones, financiación y capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo

WP/23 – Inventario del equipo de navegación aérea a bordo de las aeronaves y en tierra

WP/24 – Actividades generadoras de ingresos

Cuestión 10 del Orden del día: Definición de los indicadores clave de rendimiento (KPI) para supervisar la situación de la industria

WP/25 – Examen de los indicadores clave de rendimiento

Cuestión 11 del Orden del día: Labor futura

Cuestión 12 del Orden del día: Otros asuntos

Participantes

7. Asistieron a la reunión los miembros del grupo de expertos, suplentes y asesores de 10 Estados, así como observadores de cuatro Estados y seis organizaciones internacionales. En total asistieron a la reunión 35 participantes. La lista completa de estos últimos figura en el Apéndice 1.

Mesa y secretaría

8. El Sr. Serge Germon, miembro del grupo de expertos designado por Francia, fue elegido presidente de la reunión; la Sra. Norah Hillary, miembro del grupo de expertos designada por Canadá, fue elegida vicepresidenta.

9. Actuó de secretaria de la reunión la Sra. Narjess Teyssier, jefa de la Sección de análisis económicos y bases de datos de la Dirección de transporte aéreo. Actuaron de secretarios adjuntos las Sras. Grazyna Resiak y Cornelia Fischer y los Sres. Chaouki Mustapha y Ananthanarayan Sainarayan, todos economistas en la mencionada sección.

Idiomas y documentación

10. Se presentaron servicios de interpretación en árabe, español, francés, inglés y ruso. En el Apéndice 2 figura la lista de la documentación preparada o distribuida para la reunión.

**CUESTIÓN 1 DEL APROBACIÓN DEL PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA Y ARREGLOS
ORDEN DEL DÍA: ADMINISTRATIVOS**

11. Se aprobó el calendario provisional de la reunión que figura en la nota WP/1, Corrigiendo núm. 3. Se examinó y ajustó dicho calendario de conformidad con las deliberaciones y la evolución de la reunión.

12. Los asuntos contenidos en el orden del día de la reunión fueron analizados en reuniones plenarias del grupo de expertos. Se tenía la intención de presentar una nota con los análisis y conclusiones de la reunión, únicamente en idioma inglés, para que la examinara el grupo de expertos el día siguiente de cada reunión. Debido al volumen del orden del día, el presidente aprobaría el informe final en que se recogerían los análisis y resúmenes de las conclusiones aprobadas diariamente.

**CUESTIÓN 2 DEL NOVEDADES DESDE LA NOVENA REUNIÓN DEPARTAMENTAL
ORDEN DEL DÍA: DE ESTADÍSTICA (STA/9)****Novedades desde la novena Reunión departamental de estadística (WP/2)****Documentación**

13. En la nota WP/2 se examinaba el nivel de aplicación de las recomendaciones adoptadas por la Reunión departamental STA/9 y se describían los sucesos dentro y fuera de la Organización que han confirmado la necesidad de examinar nuevos requisitos de datos.

Conclusión

14. El grupo de expertos tomó nota de la información contenida en WP/2.

CUESTIÓN 3 DEL EXAMEN GENERAL DEL PROGRAMA DE ESTADÍSTICAS DE LA ORDEN DEL DÍA: OACI: PERTINENCIA, RACIONALIZACIÓN Y ARMONIZACIÓN**Examen de las reglas de publicación y los datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD) (WP/3)****Documentación**

15. Esta nota de estudio tenía por objeto invitar a los miembros del grupo de expertos a examinar la pertinencia de las restricciones aplicadas actualmente a la publicación de datos OFOD y evaluar la ampliación de la actual recopilación de datos para abarcar datos relativos a los vuelos no regulares.

Análisis

16. El grupo de expertos examinó las reglas de publicación mencionadas en el párrafo 3.1 a) en que se indica que *no pueden publicarse estadísticas correspondientes a un par de ciudades a menos que se hayan recibido informes de al menos dos líneas aéreas de dos Estados diferentes para dicho par de ciudades*; examinó también la utilidad de mantener dicha regla de publicación dado que la naturaleza de los datos no refleja el verdadero origen y destino. Esto se consideró teniendo en cuenta la situación actual en que pueden adquirirse en el mercado datos semejantes y los relativos al verdadero origen y destino (O/D) sin ninguna regla de publicación restrictiva.

17. Los miembros estaban divididos respecto a la propuesta de eliminar las restricciones relativas a la publicación de datos, que actualmente es de un año después del período de notificación correspondiente.

18. En lo que atañe a la recopilación de datos sobre OFOD de los vuelos no regulares, el grupo de expertos reconoció que estos datos constituían un instrumento valioso para obtener una visión global del tráfico y convino en dicha recopilación de datos dado que no imponía ninguna carga adicional a los Estados.

19. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-1**EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

- a) se elimine de las instrucciones de notificación del Formulario B la restricción mencionada en el párrafo 3.2 a);
- b) se reduzca la restricción sobre publicación mencionada en el párrafo 3.1 b), pasando de un año a seis meses ; y
- c) se amplíe la recopilación para abarcar los datos OFOD de los vuelos comerciales no regulares.

Examen de las definiciones de capacidad disponible y masa media por pasajero (WP/4)

Documentación

20. La nota WP/4 tenía por objeto invitar a los miembros del grupo de expertos a determinar si eran apropiadas las actuales definiciones de masa media por pasajero y densidad media de la carga y proponer que se modifiquen sus definiciones y las instrucciones de notificación conexas para mejorar la manera en que los transportistas aéreos notifican esos datos.

Análisis

21. Basándose en la documentación y en su análisis, el grupo de expertos aceptó la propuesta formulada por su presidente de que se siga utilizando la distancia ortodrómica como referencia para calcular las toneladas-kilómetros efectuadas (TKP).

22. No fue posible alcanzar consenso respecto a la masa media por pasajero, fijada actualmente en 90 kg. Recibió cierto apoyo la propuesta de elevarla a 100 kg, según la norma aplicada en los Estados Unidos. Sin embargo, algunos miembros desaconsejaron dicho cambio si se carecía de justificación. Se examinó la idea propuesta en la nota WP/4 de realizar un estudio bajo los auspicios de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). El representante de esta última informó que su organización aplicaba el valor de 90 kg como masa media por pasajero al normalizar las estadísticas notificadas por sus líneas aéreas afiliadas a fin de producir estadísticas que puedan compararse internacionalmente.

23. Respecto a la densidad de la carga, algunos observadores propusieron que se examinaran las prácticas actuales de las partes interesadas del sector de transporte aéreo antes de tomar una decisión.

Conclusión

24. El grupo de expertos convino en que la IATA realice, con el apoyo de la OACI, un estudio para determinar si convenía enmendar el valor medio de la masa por pasajero, que pasaría de 90 a 100 kg. La IATA analizaría también el método utilizado comúnmente para calcular la densidad de la carga, solicitando la opinión del Consejo internacional de aeropuertos (ACI), de ser necesario. Se determinó que los resultados del mencionado estudio se notificarían a la OACI en junio de 2009.

Revisión de las definiciones de servicios aéreos interiores y de cabotaje (WP/5)

Documentación

25. El objeto de la nota WP/5 consistía en invitar a los miembros del grupo de expertos a proporcionar asesoramiento sobre la necesidad de eventuales cambios para mitigar algunos de los problemas relacionados con las dos definiciones diferentes, utilizadas actualmente por la OACI, que identifican al tráfico de los sectores de vuelo interiores de los vuelos internacionales. La primera, utilizada en el Programa de estadísticas, se basa en lo que constituye una etapa de vuelo, mientras que la segunda, utilizada para estudios económicos sobre transporte aéreo, se basa en el origen y destino de los vuelos (con una o varias etapas). Ambas definiciones sufren deficiencias y pueden afectar a los pronósticos de tráfico producidos por la OACI para operaciones interiores. Una situación semejante resulta del hecho de que los servicios de cabotaje se incluyan actualmente en las operaciones internacionales.

Análisis

26. El grupo de expertos examinó ambas definiciones de servicios interiores; algunos miembros, al igual que la IATA, confirmaron que tenían situaciones semejantes con dos definiciones que se aplicaban para fines deferentes.

27. En lo que atañe a la cuestión de la posible necesidad de separar los servicios de cabotaje de los servicios internacionales para seguir su evolución, los observadores de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y EUROSTAT declararon que en la Unión Europea carecía ya de interés la pertinencia de las estadísticas para vigilar los derechos de cabotaje o aun la matrícula nacional de los transportistas, dada la liberalización de los servicios de transporte aéreo en la región. El grupo de expertos consideró que era prudente no aumentar la complejidad de los actuales requisitos de notificación añadiendo la recopilación de datos sobre tráfico y capacidad de los servicios de cabotaje, particularmente cuando un vuelo internacional abarque sectores interiores.

28. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-2**EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

- a) se mantengan ambas definiciones de servicios interiores para aplicaciones apropiadas, como se indica en la nota WP/5; y
- b) no se incluyan los servicios de cabotaje en el Formulario A.

Examen de los datos sobre tráfico aeroportuario (WP/6)**Documentación**

29. En la nota WP/6 se examinó la posibilidad de ampliar la recopilación de datos aeroportuarios abarcando el componente de tráfico interior en los principales aeropuertos. En el contexto de la nota, se invitó al grupo de expertos a proporcionar una definición de operaciones de taxi aéreo para transporte aéreo comercial no regular y considerar la posibilidad de solicitar a los Estados contratantes que presenten el tráfico aeroportuario por origen y destino abarcando el tráfico tanto regular como no regular.

Análisis

30. A juicio del grupo de expertos, convenía ampliar la recopilación de datos aeroportuarios para abarcar el tráfico interior. Consideró, sin embargo, que el umbral de notificación propuesto por la OACI era demasiado elevado, por lo que se convino en establecerlo en el 80% en lugar del 90%. El texto propuesto reza así: *(El Formulario I debería presentarse respecto a cada uno de los aeropuertos principales del Estado cuyo tráfico combinado constituya como mínimo el 90% del total de las unidades de tráfico comercial (regular y no regular) de todos sus aeropuertos que no se hayan seleccionado de conformidad con los criterios precedentes correspondientes a aeropuertos internacionales.)*

31. El grupo de expertos observó que era importante recopilar datos sobre taxi aéreo pese a la dificultad de recopilar estadísticas sobre pasajeros en esta categoría. Los miembros del grupo de expertos

debatieron el hecho de que los taxis aéreos se definían y entendían de manera diferente de un Estado a otro. La definición de vuelos de taxi aéreo de pago fue adoptada por todos los miembros del grupo de expertos como figura en la nota WP/13 Revisada (Revisión de las clasificaciones y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil), a saber: “*Vuelos no regulares, a petición, a corto plazo para transportar por vía aérea pasajeros, carga o correo, o cualquier combinación de los mismos por pago, generalmente utilizando aeronaves pequeñas, incluidos helicópteros (generalmente no más de 30 asientos). Esta definición abarca los vuelos de emplazamiento que se necesiten para proporcionar este servicio*”.

32. Respecto a la evaluación de la recopilación de datos sobre origen y destino de los aeropuertos, se debatió la definición de datos O/D que debía adoptarse. El miembro designado por el Reino Unido explicó que la Administración de aviación civil de su país recopilaba estos datos basándose en el primer punto de salida de la aeronave hasta la parada-estancia siguiente en el plan de vuelo. Aunque los datos recopilados de esta forma no indicarán necesariamente datos sobre el verdadero O/D, el grupo de expertos convino en dicha definición de recopilación de datos.

33. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-3

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

- a) se amplíe la recopilación de datos aeroportuarios para abarcar el tráfico interior estableciendo el umbral límite para el tráfico que ha de considerarse en el 80% de las unidades de tráfico comercial;
- b) modificar las definiciones de *operaciones no regulares* identificando explícitamente los taxis aéreos e incluyendo los vuelos de placer en la definición de *otros movimientos de aeronave*;
- c) considerar la identificación de los datos sobre movimientos de taxis aéreos que se notifican bajo operaciones no regulares; y
- d) recopilar datos O/D de los aeropuertos correspondientes al tráfico regular y no regular, basándose en el método de recopilación de estos datos aplicado por el Reino Unido¹.

Normalización de las estadísticas de transporte aéreo sobre aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (WP/7)

Documentación

34. En esta nota se propone integrar la recopilación de datos sobre tráfico, aspectos financieros y empleo de los aeropuertos y las instalaciones y servicios en ruta que se necesitan para los estudios sobre la situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), realizados cada dos años, con la recopilación de datos del Programa de estadísticas de la OACI. Esta medida reduciría los requisitos de notificación para los Estados contratantes, eliminaría la duplicación de tareas y normalizaría la recopilación de datos en el marco de ese programa. También

¹ Por ejemplo, un vuelo Londres-París-Roma se notifica por el RU en la dirección de salida como vuelo Londres-París y en el de llegada como París-Londres.

facilitaría el acceso a estos datos para los Estados contratantes y los suscriptores mediante la base de datos estadísticas integrada (ISDB). También se describían en la nota las principales aplicaciones de estas categorías de datos en los análisis económicos y la planificación de la labor de la OACI, a saber, los pronósticos de tráfico aéreo para la planificación aeroportuaria, la evaluación de la contribución de la aviación civil y la eficiencia de las operaciones de la aviación y sus repercusiones ambientales. Puede consultarse en http://www.icao.int/icao/en/ATB/Studies/FinancialSituation_Ans_2007.pdf el último informe sobre la *Situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, 2007*.

Análisis

35. El ACI destacó la importancia de un breve cuestionario para recopilar datos y acogió con beneplácito la medida de simplificación y armonización adoptada por la OACI y mencionó al mismo tiempo su larga experiencia en la recopilación de datos para su Estudio anual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos, que comprende una presentación global y regional de los ingresos, inversiones y empleo de los aeropuertos. El ACI invitó a los miembros del grupo de expertos a examinar la 13a edición del Estudio sobre los aspectos económicos de los aeropuertos 2007 (datos de 2006), que contiene también contribuciones externas de Momberger Airport Information, presentada en el sitio Web del grupo de expertos.

36. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-4

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

se adopten las modificaciones siguientes de los formularios de información de transporte aéreo:

- a) *J - Datos financieros de los aeropuertos*, a fin de (i) ampliar el número de partidas sobre ingresos no aeronáuticos, (ii) simplificar algunos elementos de los datos financieros auxiliares solicitados, y (iii) añadir el número de empleados del aeropuerto;
- b) *K - Datos financieros de los servicios de navegación aérea*, a fin de añadir el número de empleados de los ANSP; y
- c) *L – Estadísticas de tráfico de los servicios en ruta*, a fin de que se notifique el tráfico en ruta total al tratarse de dos o más regiones de información de vuelo (FIR) o regiones superiores de información de vuelo (UIR); se mantendrá el uso del Formulario L hasta que puedan recopilarse datos más detallados sobre el tráfico de las FIR y UIR, como se propone en la nota STAP/14-WP/10.

Aeronaves civiles matriculadas (WP/8)

Documentación

37. La Secretaría introdujo la nota WP/8 en la que se examinaba la necesidad de seguir recopilando datos sobre las aeronaves matriculadas mediante el Formulario H a la luz de novedades

recientes. En la nota de estudio se consideraba, en particular, la posibilidad de utilizar otra fuente de datos, el International Register of Civil Aircraft (IRCA), elaborado en cooperación con entidades externas.

Análisis

38. Las deliberaciones giraron en torno al alcance de la base de datos propuesta, que la OACI está desarrollando para recibir datos del IRCA, respecto a partidas (o campos de datos) y regiones geográficas. Un observador mencionó la conveniencia de recopilar datos sobre las características del ruido de las aeronaves (los tres puntos de referencia de medición del ruido, definidos en el Anexo 16). También preguntó si las actuales bases de datos comerciales, tales como Airclaims, podían satisfacer los requisitos de la OACI. El grupo de expertos tomó nota de que la flexibilidad para modificar los elementos de datos era limitada y que el alcance de las bases de datos comerciales no satisfacía los requisitos de la OACI.

39. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-5

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

A fin de que el grupo de expertos pueda tomar una decisión apropiada respecto al Formulario H, la Secretaría debería comparar la cobertura de datos de este último con la nueva base de datos en lo que atañe a partidas de datos y regiones geográficas.

CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA: COORDINACIÓN DEL PROGRAMA DE ESTADÍSTICAS DE LA OACI CON LOS PROGRAMAS DE OTRAS ORGANIZACIONES**Coordinación del Programa de estadísticas de la OACI con los de otras organizaciones de aviación civil (WP/9) y *Symbiosis and synergy in aviation and tourism statistics* (WP/26)****Documentación**

40. La secretaria presentó en la nota WP/9 una descripción general de la cooperación actual entre la OACI, la IATA y el ACI, por una parte, y determinados organismos regionales de aviación civil (CAFAC, CEAC y CLAC), por otra. En la nota se indicaba también la posibilidad de cooperar con dichas organizaciones respecto al Programa de estadísticas de la OACI.

41. El observador designado por la Organización Mundial del Turismo (OMT) presentó la nota WP/26 y mencionó que, como se señaló al examinar la nota WP/9, el grupo de expertos podría intensificar y ampliar la cooperación sobre estadísticas entre la OACI, la OMT y socios importantes como la IATA, el ACI, CANSO y el Foro económico mundial. La OACI y la OMT producían estadísticas complementarias sobre aviación, en el primer caso, y turismo, en el segundo, respectivamente; aún no se han explotado plenamente las sinergias aunque ambas organizaciones han contado con arreglos de trabajo desde 1978. El grupo de expertos tomó nota de que las amplias actividades estadísticas, analíticas y de pronóstico de la OMT se dividían fundamentalmente en dos categorías: Tendencias y competencia en el mercado y Cuenta satélite de turismo. Dada la necesidad actual de que las autoridades justifiquen las medidas de estímulo que se prevé produzcan repercusiones económicas positivas, las cuentas satélites del turismo, aplicadas en unos 84 países, son particularmente pertinentes aunadas a un mejor conocimiento del mercado. Se tomó nota de que podían obtenerse datos sobre los programas de la OMT mediante su biblioteca electrónica que constituye una base de datos interactiva, con plenas posibilidades de búsqueda cruzada, accesible por su sitio Web (www.unwto.org) “*measures for assessing climate change mitigation*”.

Análisis

42. En la deliberación que siguió, el observador del ACI señaló que uno de los objetivos de su organización consistía en seguir siendo la fuente más precisa y oportuna de estadísticas y datos financieros sobre aeropuertos. El ACI esperaba establecer una estrecha colaboración con la OACI al respecto. Constituía un reciente ejemplo de dicho espíritu de cooperación la Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo, celebrada con éxito conjuntamente por la OACI y el ACI en la Sede de la OACI en 2006. El observador de la IATA indicó que su organización mantenía estrechas relaciones con la OACI en la esfera de las estadísticas y cooperaba en la validación de datos. El observador de la OMT aludió a las posibilidades de cooperación con la OACI para intercambiar datos y pronósticos.

43. Considerando la necesidad de una cooperación más estrecha entre la OACI y las demás organizaciones internacionales que se ocupan de estadísticas relacionadas con la aviación civil, el observador de Suiza propuso la creación de un grupo permanente para fomentar dicha cooperación, propuesta que recibió el apoyo unánime de los miembros del grupo de expertos.

44. El grupo de expertos analizó las áreas posibles para una cooperación más estrecha en la recopilación y análisis de las estadísticas sobre aviación y turismo, tales como la determinación de la diferencia entre pasajeros de negocios y de placer. La IATA y el ACI confirmaron que comunicarían las

conclusiones de sus estudios sobre pasajeros (con un nivel apropiado de datos cumulativos a fin de proteger la confidencialidad de sus datos). La OACI confirmó que ya había intensificado su colaboración con la OMT en materia de actividades de pronóstico.

45. El grupo de expertos tomó nota de que la parte relativa al medio ambiente, descrita por la OMT en la nota WP/26, se trataría al examinar la nota WP/21.

46. Se convino en que las organizaciones interesadas asegurarían la coordinación y colaboración de conformidad con sus respectivos acuerdos bilaterales, algunos de los cuales tendrían que actualizarse para tener en cuenta dichas intenciones. El grupo de expertos consideraba que la OACI constituía el enlace ideal para la creación de un equipo especial interinstitucional sobre estadísticas de aviación y turismo con asociaciones interesadas del sector de transporte aéreo y otras organizaciones internacionales como EUROCONTROL y EUROSTAT.

47. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-6

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

- a) se establezca un grupo permanente, mediante el cual se lleve a cabo la coordinación entre la OACI y otras organizaciones internacionales que se ocupan de estadísticas relacionadas con la aviación civil; y
- b) la OACI considere la mejor manera de crear y estructurar el mencionado grupo.

Nueva base de datos de la OACI sobre movimientos de aeronaves (WP/10)

Documentación

48. Esta nota de estudio tenía por objeto proponer la creación de una base de datos mundial sobre movimientos de aeronaves por las regiones de información de vuelo (FIR) y las regiones superiores de información de vuelo (UIR). Se tomó nota de que dicha base de datos era esencial para llevar a cabo los diversos análisis que se necesitaban en apoyo de la planificación de la infraestructura de la aviación civil y para fines de asesoramiento en materia de políticas y que su establecimiento aumentaría la contribución del Programa de estadísticas a la capacidad de la Organización para medir el logro de sus Objetivos estratégicos relativos a seguridad operacional, protección del medio ambiente y eficiencia y, asimismo, exigiría apoyo activo por parte de los Estados contratantes, los ANSP y sus entidades afiliadas.

Análisis

49. Las deliberaciones se centraron en dos preocupaciones principales: el uso previsto de la base de datos para análisis relativos a seguridad operacional, eficiencia y protección del medio ambiente; y el esfuerzo y recursos considerables que se prevé se necesitarán para crear y mantener la base de datos. Se observó que los datos solicitados no eran apropiados para ciertas aplicaciones mencionadas en la nota. Así, por ejemplo, los análisis relacionados con la seguridad operacional exigirían que se incluyeran en los datos los vuelos militares y estatales, mientras que los análisis relacionados con la eficiencia y performance exigirían el conocimiento del diseño y estructura del espacio aéreo, además de los aspectos operacionales y de otra índole (tales como sectores abiertos al tráfico en determinado día, cambios en las redes de rutas y condiciones meteorológicas). También se tomó nota de que la Administración Federal de Aviación (FAA) y EUROCONTROL han estado colaborando para armonizar sus bases de datos sobre

operaciones en el marco del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI y que habían dedicado a esa tarea considerables esfuerzos y recursos. Era menester superar varios obstáculos de carácter jurídico y técnico, incluidos los relacionados con problemas de confidencialidad y la duplicación del contenido de los datos. Se ha estimado que esta base de datos cubre entre el 75 y el 80% de los movimientos mundiales de aeronaves.

50. Además de los análisis relacionados con la protección del medio ambiente y la aviación, el grupo de expertos tomó nota de que estos datos eran también útiles para otras aplicaciones y que la duplicación de tareas debía evitarse.

Conclusión

51. Con objeto de que progrese el análisis de estas cuestiones y se proponga un modo de proceder oportunamente antes de la próxima Reunión departamental, el grupo de expertos creó un grupo de trabajo integrado por miembros de Brasil, Egipto, la India, la FAA y EUROCONTROL. Basándose en propuestas formuladas por este grupo, la OACI tomaría las medidas necesarias para reunir datos de los Estados miembros de conformidad con una iniciativa anterior de la Organización, como se explica en la comunicación AN 1/17-IND/06/4 de fecha 5 de abril de 2006.

CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA: EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LOS CAMBIOS QUE HAN TENIDO LUGAR EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO**Definición e identificación de transportistas económicos (WP/11)****Documentación**

52. La secretaria presentó la nota WP/11 en la que se examinan diversos métodos de identificación de los transportistas económicos (LCC), así como cuestiones conexas, tales como la compensación entre la limitación de datos y la aplicación de un elemento de juicio subjetivo que afectaría a la integración de este nuevo segmento del mercado en las estadísticas recopiladas por la OACI.

Análisis

53. Los miembros del grupo de expertos reconocieron las dificultades que supone definir e identificar los LCC, particularmente porque algunas líneas aéreas partes de una red podrían considerarse como transportistas aéreos con servicios de a bordo mínimos. Se señaló que el tamaño de la flota de un transportista podría tenerse en cuenta para identificar a este último como un LCC. En vista del carácter impreciso de la información y la falta de criterios precisos para identificar a los LCC, a juicio del grupo de expertos debería utilizarse la definición adoptada por la OACI en el contexto de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional [*Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626)].

54. El grupo de expertos reconoció también que era necesario compilar una lista de los LCC para los fines del Programas de estadísticas y para dividir el mercado en segmentos. Se formuló la propuesta de que en dicha lista se abarcara información sobre la afiliación de un LCC con la IATA u otras organizaciones regionales de líneas aéreas. A raíz del intercambio de opiniones sobre la mejor manera de preparar la lista en cuestión, el grupo de expertos llegó a la conclusión de que una lista de posibles LCC, como la que figura en el apéndice de la nota WP/11 podría constituir una buena base de referencia. La OACI debería enviar esta lista a los Estados para que la actualizaran regularmente.

55. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-7**EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

- a) se acepte la definición de LCC elaborada por la OACI en el *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626); y
- b) la OACI actualice regularmente la lista de LCC que figura en el apéndice de la nota WP/11, basándose en la información proporcionada por los Estados y, asimismo, que se enmiende dicha lista para indicar la clave de la OACI en lugar de la clave de la IATA.

Repercusiones de la notificación de los datos financieros de los transportistas aéreos en los pronósticos de tráfico (WP/12)

Documentación

56. En esta nota se examinaban las repercusiones de la contabilidad y notificación de ciertas partidas financieras en los análisis financieros y los pronósticos de tráfico. Entre las partidas analizadas figuran los sobrecargos en concepto de combustible impuestos por los transportistas aéreos, los programas para viajeros habituales y las fluctuaciones de los tipos de cambio. Dichas partidas podrían afectar a las actividades de análisis y pronóstico de la OACI, dado que no reflejan fielmente la elasticidad de los precios en relación con la demanda de viajes por vía aérea. También se señalaba en la nota la falta de datos cuantificables necesarios para determinar las verdaderas repercusiones de las mencionadas actividades.

Análisis

57. A juicio del grupo de expertos, los sobrecargos en concepto de combustible constituyen un elemento del precio pagado por los pasajeros y expedidores, por lo que deberían considerarse como parte de los ingresos de las líneas aéreas y reflejarse en sus rendimientos de explotación.

58. El grupo de expertos examinó las medidas que han de tomarse respecto al estudio y cuantificación de los repercusiones de las mencionadas partidas en las actividades de análisis y pronóstico de la OACI y otras partes interesadas.

Conclusión

59. El grupo de expertos convino en invitar a la OACI y la IATA a evaluar las repercusiones de los programas para viajeros habituales y las fluctuaciones de los tipos de cambio en las actividades de análisis y pronóstico de las diversas partes interesadas de la aviación civil, particularmente mediante un cuestionario que podría enviarse a una selección de afiliados de la IATA.

60. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-8

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

se incluya en el Formulario EF la enmienda de la instrucción sobre notificación para abarcar los sobrecargos en concepto de combustible y otros semejantes.

Revisión de la clasificación y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil (WP/13)

Documentación

61. En esta nota se examinaban las actuales definiciones y clasificaciones y se proponía una nueva clasificación más completa de las actividades de aviación civil. La nota se examinó al mismo tiempo que otra, la WP/6 (Examen de los datos sobre tráfico aeroportuario), concentrándose en la definición de operaciones de taxi aéreo.

Análisis

62. Se señaló que una definición apropiada de taxi aéreo dependería del objetivo de los datos recopilados. Así, por ejemplo, en el contexto de las operaciones de taxi aéreo, la presencia de pasajeros, carga o correo a bordo de la aeronave tal vez no sea suficiente para determinar el correspondiente tráfico de movimientos de aeronave. El grupo de expertos consideraba que los vuelos de emplazamiento podrían en este caso ser tan importantes como los verdaderos vuelos de pago.

63. También se tomó nota de que no existía una clasificación uniforme para esta actividad dado que los Estados clasifican esta última bajo servicios comerciales no regulares o aviación general. Se expresó cierta inquietud respecto al posible aumento de la carga de trabajo que esto podría representar para aeropuertos y explotadores de aeronaves.

64. El grupo de expertos examinó la definición de vuelos de taxi aéreo de pago, presentada por la secretaria en la revisión núm. 2 de la nota WP/13. A raíz de un breve debate sobre la mención del número de asientos y la categoría del explotador, el grupo de expertos convino en la definición siguiente: *Vuelos de taxi aéreo de pago. Vuelos no regulares, a petición, a corto plazo para transportar por vía aérea pasajeros, carga o correo, o cualquier combinación de los mismos por pago, generalmente utilizando aeronaves pequeñas, incluidos helicópteros (generalmente no más de 30 asientos). Esta definición abarca los vuelos de emplazamiento que se necesiten para proporcionar este servicio.*

65. El grupo de expertos examinó el proyecto de clasificación propuesto en el Apéndice A de la nota, así como la definición de “aviación de negocios” del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), que figura en el Apéndice B y, en particular, el elemento comercial de esta actividad.

66. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-9**EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

- a) se adopte la clasificación de “actividades de aviación civil” propuesta para fines estadísticos, con la modificación indicada en el párrafo 4.2;
- b) se adopte la nueva definición de “vuelos de taxi aéreo de pago”;
- c) 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;
- d) se indique, bajo aviación general, el elemento no comercial de la aviación de negocios, incluidas las operaciones de propiedad compartida.

Referencias y uso de la base de datos estadísticas integrada (ISDB) para analizar los datos sobre seguridad operacional (WP/14)**Documentación**

67. El grupo de expertos examinó los vínculos que podrían establecerse entre los expedientes de referencia de la base de datos estadísticas integrada (ISDB) de la OACI y los datos sobre seguridad operacional proporcionados por las bases de datos del Centro europeo de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS) y del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). El grupo de expertos tomó nota de que la ISDB desempeñaba una función importante en la OACI dado que abarca los datos obtenidos de los Estados por intermedio del Programa de estadísticas. Las amplias categorías de sus ficheros de referencia permiten relacionar la información contenida en una tabla con el contenido de otra, lo que permite ampliar la gama de los análisis. Con objeto de medir el progreso logrado por la OACI respecto al Objetivo estratégico relativo a seguridad operacional, la exposición de los datos sobre tráfico extraídos de la ISDB deberá vincularse con los datos sobre seguridad operacional, proporcionando así mayores posibilidades de análisis en profundidad.

68. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-10**EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

se apoyen las medidas tomadas por la OACI para armonizar las bases de datos que forman parte del procedimiento de análisis de la seguridad operacional.

CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA: EXAMEN DEL ESTADO ACTUAL DE LA NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN CON RESPECTO A LOS FORMULARIOS DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI Y RECOMENDACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS NUEVOS PROCESOS DE NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN

Examen de la situación actual de la notificación — transportistas aéreos comerciales (WP/15)

Documentación

69. En la nota WP/15 se describe la situación actual de la notificación de estadísticas recopiladas por la OACI mediante sus formularios de información de transporte aéreo sobre transportistas aéreos, así como el programa, sus usos principales y el alcance de la notificación correspondiente.

70. Debido a la relación que existe entre las notas de estudio 15 y 17, el grupo de expertos decidió examinar ambas al mismo tiempo en el marco de la cuestión 7 del orden del día.

Examen de la situación actual de la notificación — aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) (WP/16)

Documentación

71. En esta nota se examinaba la situación actual de la notificación de las estadísticas recopiladas por la OACI mediante sus formularios de información de transporte aéreo sobre aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Se describía el programa y sus principales aplicaciones y el alcance de la notificación correspondiente. Además, se examinaban las posibles ventajas de introducir nuevos procedimientos de notificación con miras a mejorar el contenido de los datos y aumentar su utilidad.

Análisis

72. Algunos miembros consideraban que debido a la complejidad del Formulario J (Datos financieros de los aeropuertos), resultaba difícil para los Estados y aeropuertos notificar datos financieros, lo que daba lugar a una cobertura limitada. Uno de los miembros solicitó que la Secretaría mantuviera al Estado informado respecto a entidades que no presentaban notificaciones para que tomara las medidas necesarias. Se informó al grupo de expertos que el procedimiento técnico necesario para actualizar el sistema de notificación ISDB respecto a formularios de notificación ajenos a los transportistas aéreos estaba en curso y que, una vez finalizado, se lograría mejor cobertura de datos de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea.

73. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-11

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

- a) se apoye la creación de una entidad coordinadora en la administración de aviación civil nacional de cada Estado contratante, para los aeropuertos y los ANSP, que deberían notificar datos y mejorar la cobertura; y

- b) se dé a conocer la lista de las entidades coordinadores mediante el sitio Web seguro de la OACI, con miras a facilitar la recopilación de datos y el intercambio entre los Estados contratantes.

CUESTIÓN 7 DEL ORDEN DEL DÍA: IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO RÁPIDO (QMS) CON EL OBJETO DE HACER UN SEGUIMIENTO MENSUAL DEL TRÁFICO

Sistema de seguimiento rápido (QMS) mensual del tráfico y los datos financieros de los transportistas aéreos comerciales (WP/17) y Examen de la situación actual de la notificación — transportistas aéreos comerciales (WP/15)

Documentación

74. La secretaria presentó la nota WP/17 relativa a las diversas opciones posibles para seguir el tráfico y los datos financieros de los transportistas aéreos a fin de dar a conocer los datos y tendencias a los Estados contratantes oportunamente, sirviéndose del sitio Web seguro de la OACI.

Análisis

75. Dada la frecuencia de notificación y la cobertura global satisfactoria de los formularios para transportistas aéreos, el grupo de expertos consideró que no era necesario cambiar el actual Programa de estadísticas correspondiente, siendo excepciones los Formularios A y EF, respecto a los cuales el grupo de expertos propuso que se modificara el calendario de notificación.

76. Se analizó primero la propuesta de revisar el calendario de notificación correspondiente al Formulario A y el grupo de expertos tomó nota de que el requisito actual para los Estados era el siguiente:

“enviar el Formulario A en forma mensual o trimestral dentro de los dos meses siguientes a la finalización del período de notificación de que se trate.”

77. Se informó al grupo de expertos que todos los Estados contratantes presentaban el Formulario A en forma mensual, por lo que se consideró redundante permitirles otro período de notificación (o sea, trimestral).

78. La segunda enmienda del calendario de notificación del Formulario A era la propuesta de acelerar la fecha de entrega por los Estados contratantes a la OACI. A juicio de la mayoría de los miembros del grupo de expertos, la disponibilidad de las tendencias del tráfico a corto plazo y los datos financieros sería muy ventajosa para los Estados contratantes y otras partes interesadas a fin de tomar decisiones a corto plazo.

79. No obstante, preocupaban a algunos miembros las demoras en la recepción y validación de los datos de sus transportistas aéreos. En consecuencia, uno de los miembros solicitó un plazo más largo para ajustar los sistemas de notificación con objeto de satisfacer los nuevos requisitos de notificación. La Secretaría informó a la reunión que se otorgaría a los Estados un plazo suficiente para implantar todo nuevo sistema antes de que el Consejo adoptara las recomendaciones de la reunión STA/10.

80. Por consiguiente, se propuso enmendar el calendario de notificación para el Formulario A en las instrucciones sobre notificación.

81. El grupo de expertos examinó el calendario de notificación del Formulario EF (Datos financieros — Transportistas aéreos comerciales). Se indicó que actualmente no les era posible a los Estados satisfacer los requisitos del actual calendario de notificación debido a la auditoría, la aprobación

del consejo de administración y otras exigencias estatutarias. Debido a ello, numerosos Estados contratantes enviaban el Formulario EF final con cierta demora.

82. El grupo de expertos convino en que se enviara un Formulario EF provisional (sólo la Parte 1) dentro de los tres meses del final del período de notificación y que dicha presentación se complementara mediante el envío del Formulario EF final al concluir la adopción de las cuentas y las formalidades de auditoría.

83. El grupo de expertos aprobó también la recomendación de utilizar un formulario trimestral sencillo con parámetros financieros básicos para estudiar los principales transportistas aéreos por intermedio de las Oficinas regionales de la OACI. Se convino en presentar en el sitio Web seguro de la OACI las tendencias regionales globales de los Estados contratantes.

84. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-12

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

- a) se suprima de las instrucciones sobre notificación en el Formulario A todo período de notificación que no sea el mensual;
- b) se enmiende el calendario de notificación del Formulario A en las instrucciones sobre notificación para que diga: *Los Estados contratantes se esforzarán por enviar el Formulario A en forma mensual dentro de un mes del final del mes de notificación de que se trate. En caso de que un Estado contratante no estuviese en condiciones de hacerlo, debería enviar los datos del Formulario A dentro de los dos meses del final del período de notificación de que se trate;*
- c) se envíe un Formulario EF provisional (sólo la Parte 1) dentro de los tres meses del final del período de notificación;
- d) se implante un formulario trimestral con parámetros financieros básicos para estudiar los principales transportistas aéreos por intermedio de las Oficinas regionales de la OACI;
- e) se cree una entidad coordinadora en la administración de aviación civil nacional de cada Estado contratante en relación con las estadísticas de los transportistas aéreos; y
- f) se de a conocer la lista de entidades coordinadoras por intermedio del sitio Web seguro de la OACI.

85. Incumbirá a los Estados designar a una entidad coordinadora para todas las estadísticas de aviación civil o, según su estructura administrativa, una para estadísticas sobre transportistas aéreos y otras para todas las demás estadísticas.

**CUESTIÓN 8 DEL EXAMEN DE LOS DATOS REQUERIDOS PARA FINES
ORDEN DEL DÍA: DE REESTRUCTURAR LAS ACTIVIDADES
DE PRONOSTICACIÓN DE LA OACI**

Necesidades de datos para las actividades de pronóstico (WP/18) y Recopilación de datos sobre inversiones, financiación y capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo (WP/22)

Documentación

86. Se examinaron al mismo tiempo las notas WP/18 y 22, dada la relación que existe entre los temas de la pronóstico y las limitaciones de capacidad en los aeropuertos y el espacio aéreo.

87. La secretaria presentó la nota WP/18 en que se exponía la reestructuración de las actividades de pronóstico de la OACI, se analizaban las correspondientes necesidades de datos y se determinaban sus posibles fuentes, centrándose en los requisitos de pronósticos sobre tráfico aéreo y flotas. Se señalaban en la nota las dificultades que surgían para determinar los datos históricos sobre el verdadero origen y destino del tráfico. Se analizaban las limitaciones de los siguientes conjuntos de datos de la OACI: Origen y destino por vuelo (OFOD), Tráfico por etapas (TFS), *Market Information Data Tapes* (de los sistemas mundiales de distribución) y *Passenger Intelligence Services* (PaxIS) de la IATA. En la nota WP/18 se proponía explorar otras fuentes, tales como los datos sobre turismo y cruce de fronteras, así como los estudios sobre pasajeros. Se tomó nota igualmente de las limitaciones de los datos demográficos y socioeconómicos, así como el precio histórico de los billetes.

88. La secretaria presentó luego la nota WP/22 en que se analizaba la necesidad de considerar la posibilidad de recopilar datos sobre capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo y sus limitaciones a escala mundial; además, se presentaba información sobre proyectos de inversión en estos sectores.

Análisis

89. Los observadores del ACI, EUROCONTROL y la OMT presentaron las actividades de sus organizaciones en la esfera de la pronóstico. Se tomó nota, en particular, de que el ACI había estado produciendo pronósticos sobre tráfico aeroportuario con y sin limitaciones, mientras que EUROCONTROL había producido pronósticos con limitaciones sobre movimientos de aeronaves en Europa. En este contexto, se consideraron únicamente las limitaciones para los aeropuertos al suponerse que el sistema de gestión del tránsito aéreo podía adaptarse más fácilmente al crecimiento del tráfico. Se tomó nota de que la capacidad en ruta era una variable dinámica y podía cambiar de un día a otro y aun de una hora a otra.

90. Se informó al grupo de expertos que tal vez fuese una tarea ardua recopilar datos de calidad sobre capacidad aeroportuaria, particularmente porque los aeropuertos podrían considerar ciertos datos como delicados desde el punto de vista comercial y político. Para fines de pronóstico, podrían utilizarse datos históricos para evaluar la capacidad aeroportuaria. Los pronósticos así obtenidos no carecían totalmente de limitaciones dado que extrapolaban limitaciones pasadas, de un modo u otro. Asimismo, se mencionó que numerosas limitaciones no obligaban completamente y que la capacidad declarada (o prevista) puede sobrepasarse como sucede con numerosos aeropuertos congestionados. A juicio de otros miembros del grupo de expertos, los datos históricos deberían considerarse como sin restricciones, dado que se ajustan las tarifas a fin de que la demanda corresponda a la capacidad disponible (oferta) a través de las fuerzas del mercado.

Conclusión

91. El grupo de expertos tomó nota de los requisitos de datos para las actividades de pronóstico de la OACI y convino en que la Secretaría, con la ayuda del ACI, estudiaría los aeropuertos más congestionados en todo el mundo con objeto de determinar las mejores prácticas para evaluar la capacidad y las limitaciones de los aeropuertos.

**CUESTIÓN 9 DEL
ORDEN DEL DÍA: PROPUESTAS PARA LA RECOPIACIÓN DE NUEVOS DATOS****Accidentes e incidentes graves de aviación (WP/19)****Documentación**

92. El grupo de expertos examinó la nota WP/19 en la que se analizaba la práctica actual adoptada por la Organización para recopilar datos sobre accidentes e incidentes graves y las ventajas de introducir un nuevo Formulario GS de información de transporte aéreo para recopilar datos.

Análisis

93. En respuesta a una pregunta planteada, se informó al grupo de expertos sobre el nuevo Formulario GS propuesto, relativo a accidentes e incidentes graves, incluidas sus diferencias respecto a los actuales requisitos de notificación del Anexo 13. Se tomó nota de que no se satisfacían plenamente los requisitos relativos a accidentes, dado que no se notificaba oficialmente a la OACI alrededor del 32% de estos últimos. También se le informó que los datos sobre incidentes graves eran esenciales para analizar la seguridad operacional más a fondo. El formato propuesto para la notificación simplificada (mediante el Formulario GS) aumentaría el alcance y cobertura de los datos en cuestión. Asimismo, la Secretaría informó a la reunión que el formulario propuesto mejoraría la coordinación entre la administración de aviación civil del Estado y la entidad encargada de las investigaciones sobre seguridad operacional en el mismo.

94. En respuesta a otra pregunta sobre la manera en que han de tratarse los accidentes e incidentes graves relacionados con operaciones de taxi aéreo, se informó al grupo de expertos que, de conformidad con la taxonomía ADREP 2000 vigente, dichas operaciones figurarían entre las comerciales. El grupo de expertos solicitó que se le aclarara si el formulario propuesto se limitaba a las operaciones comerciales, lo que fue confirmado por la Secretaría.

95. Un miembro del grupo de expertos comentó que podría ser difícil cumplir el requisito de enviar los datos sobre accidentes e incidentes graves correspondientes a un año antes del 5 de febrero del año siguiente debido a los procedimientos estatales de investigación. La Secretaría informó al grupo de expertos que no había necesidad de modificar las exigencias relativas al calendario de notificación puesto que el calendario del Formulario GS propuesto cumple los requisitos de notificación del Anexo 13. Se tomó nota de que el informe ADREP preliminar debe enviarse a la OACI en el plazo de 30 días de la fecha del accidente o incidente grave.

96. El grupo de expertos convino en que la recopilación y el análisis de los datos sobre accidentes e incidentes graves en el Formulario GS propuesto eran parte integrante de las actividades de la Organización encaminadas al logro de su Objetivo estratégico de seguridad operacional, así como el de los Estados contratantes y otras partes interesadas.

97. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-13**EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

se introduzca el proyecto de Formulario GS propuesto Accidentes e incidentes graves de aviación civil – Explotadores comerciales, con las ligeras modificaciones convenidas o requeridas para la recopilación anual de datos.

Datos sobre personal civil titular de licencia (WP/20)

Documentación

98. La nota WP/20 tenía por objeto presentar al grupo de expertos la iniciativa de la OACI de crear una nueva base de datos sobre personal titular de licencia y capacidad de instrucción y solicitar el apoyo del grupo para que la recopilación de datos se lleve a cabo mediante el nuevo formulario de notificación propuesto, cuyo proyecto figura en el Apéndice B. En la sección 1 de la nota se indicaba que, a medida que aumenta el tráfico, aumenta la demanda para personal titular de licencia (pilotos, mecánicos de mantenimiento, ingenieros y controladores de tránsito aéreo). Se indicaba asimismo que era esencial estimar los requisitos actuales y futuros de personal de servicio titular de licencia y la capacidad en materia de instrucción en cada Estado contratante, con objeto de preparar el terreno para el desarrollo y la planificación de recursos humanos, el establecimiento de capacidad institucional y las medidas conexas relativas a financiación y políticas. Dado que la OACI ha observado que las partes interesadas carecían de dicha información, advirtió acerca de posibles consecuencias si no se evaluaba el eventual exceso o falta de personal y capacidad institucional: ausencia de medidas adecuadas y oportunas para tratar estas cuestiones de recursos humanos e instrucción, por una parte, y efectos negativos de estas deficiencias en la seguridad operacional de las actividades de las líneas aéreas, por otra.

Análisis

99. El grupo de expertos examinó el proyecto de formulario propuesto, acompañado de definiciones e instrucciones sobre notificación, que figura en el Apéndice B. La secretaria presentó algunos de los antecedentes de esta iniciativa, que tuvo origen en una solicitud del Consejo de la OACI de que se llevara a cabo la investigación en cuestión, lo que había dado lugar al envío de la comunicación de la OACI EC 7/27-08/47, de fecha 25 de junio de 2008, como se describe en la sección 2 de la nota WP/20. En este contexto, el grupo de expertos tomó nota de que la colaboración inicial había comenzado con el programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) respecto a preguntas en el cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ) sobre calificación e instrucción del personal técnico, como se menciona en la sección 3 de la nota. Respecto al vínculo implícito entre los requisitos de personal y la correspondiente capacidad de instrucción, la secretaria explicó que le era posible a la OACI determinar los primeros con la asistencia de la planificación de la flota por los transportistas aéreos y los registros de pedidos de los fabricantes de aeronaves, mientras que en lo que atañe a la capacidad en materia de instrucción, la OACI se basaría únicamente en la información proporcionada por los Estados. Se convino en añadir en el proyecto de formulario los datos históricos sobre capacidad de instrucción con miras a observar las tendencias.

100. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-14

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

se adopte el proyecto de formulario propuesto que figura en el Apéndice B de la nota STAP/14-WP/20 para recopilar anualmente datos sobre personal titular de licencia y capacidad de instrucción, con las ligeras modificaciones convenidas o requeridas.

Consumo de combustible por los transportistas aéreos comerciales (WP/21)

Documentación

101. La Secretaría de la OACI propuso una nueva modalidad de recopilación de datos sobre consumo de combustible por los transportistas aéreos comerciales, como se expone en la nota WP/21. Se informó al grupo de expertos que dicha recopilación se necesitaba para apoyar las iniciativas en material de protección del medio ambiente, con miras a satisfacer un requisito del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) de que los Estados notifiquen anualmente datos sobre tráfico y consumo de combustible de conformidad con el artículo 67 del Convenio de Chicago y evalúen el logro del Objetivo estratégico C – Protección del medio ambiente. La nueva recopilación de datos se necesitaba también para vigilar las mejoras en el rendimiento del combustible mediante cambios en los procedimientos operacionales y de navegación aérea de conformidad con la implantación del Objetivo estratégico D – Eficiencia. Se examinaban en la nota posibles métodos de recopilación de estos datos. Se recomendaba el método preferible, o sea, el uso de un nuevo formulario en el que se exigirían datos sobre consumo de combustible por tipo de aeronave por año civil, desglosados en servicios regulares y no regulares para operaciones internacionales e interiores, más el correspondiente tráfico, indicándose las toneladas-kilómetros efectuadas y disponibles.

Análisis

102. A raíz de las aclaraciones proporcionadas por la Secretaría, el grupo de expertos aceptó la idea de que la OACI introdujera la recopilación de datos. Se expresó la opinión de que las estimaciones de datos sobre consumo de combustible basadas en modelos en que se utilizan datos radar tendrían una calidad superior a los datos notificados. Sin embargo, se señaló que los modelos actuales para estimar el consumo de combustible no abarcaban todo el tráfico (se hizo referencia al análisis de la nota WP/10), especialmente fuera de los Estados Unidos y de la zona de EUROCONTROL. El grupo de expertos concluyó que la recopilación de datos por la OACI sería útil para estimar el consumo mundial de combustible.

103. Se analizó la cuestión de la carga impuesta a los Estados para notificar los datos sobre consumo de combustible a la OACI y al Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) con miras a armonizar ambos procedimientos. Se tomó nota de que, al basarse las recopilaciones de datos en principios diferentes (la OACI por transportista aéreo y la CMNUCC por países de salida) y estar destinadas, bajo ciertos aspectos, a objetivos diferentes, sería difícil armonizarlas. El grupo de expertos convino también en que la recopilación de datos sobre consumo de combustible por transportista aéreo permitiría alcanzar un grado más elevado de validación y control mediante datos sobre tráfico.

104. Respecto al medio de notificación de datos a la OACI, el grupo de expertos consideró la opción de modificar los formularios actuales, a saber, los Formularios A, C y D. Se tomó nota de que, según lo presentado en la nota WP/21, la modificación del Formulario D no proporcionaría el desglose del consumo de combustible en servicios internacionales e interiores, lo que se consideró como una deficiencia importante, dado que la OACI se concentra en la aviación internacional. Además, no se consideraban aceptables las modificaciones de los Formulario A y C porque el primero proporcionaría datos con detalles insuficientes para lograr los objetivos de la recopilación, mientras que la preparación del segundo sería muy difícil para las entidades encargadas de la notificación. Asimismo, se consideró que los cambios de estos formularios afectarían al actual nivel de notificación y que debería procederse con cautela para modificarlos.

105. Por consiguiente, el grupo de expertos concluyó que un nuevo formulario, como se indica en el Apéndice C de la nota WP/21, podría utilizarse para la nueva recopilación de datos. Habiendo examinado unas pocas propuestas formuladas durante las deliberaciones sobre la modificación de la disposición del formulario, el grupo de expertos aceptó el formulario con un elemento adicional relativo a la indicación del tipo de aeronave (pasajeros o exclusivamente de carga).

106. Quedando esto entendido, el grupo de expertos adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN STAP/14-15

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:

- a) se introduzca un nuevo procedimiento de recopilación de datos sobre consumo de combustible por transportista aéreo comercial; y
- b) se apoye el formulario propuesto en el Apéndice A de la nota WP/21, con la introducción de un elemento relativo a la indicación del tipo de aeronave (pasajeros o exclusivamente de carga).

Inventario del equipo de navegación aérea a bordo de las aeronaves y en tierra (WP/23)

Documentación

107. El grupo de expertos examinó la nota WP/23 en que se analizaba la conveniencia de integrar en el Programa de estadísticas de la OACI los datos sobre equipo de navegación aérea a bordo de las aeronaves y en tierra. Se subrayaba en la nota que las decisiones relativas al establecimiento de normas y métodos recomendados para la aviación civil internacional, que podrían afectar al diseño y uso del equipo de navegación aérea y la aviónica, exigían a menudo que se estimaran las correspondientes repercusiones financieras. Además, una planificación apropiada de los sistemas de navegación aérea suponía estudios económicos y financieros. La eficacia de dichos análisis, que en ambos casos abarcaban la estimación de costos, exigía que se contara con datos actualizados y completos.

Análisis

108. Se tomó nota de que si bien era obvia la necesidad de recopilar dichos datos, era incierta la viabilidad de una cobertura eficaz y completa. Serían enormes los esfuerzos y recursos necesarios para llevar a cabo esta recopilación con éxito.

Conclusión

109. El grupo de expertos consideró que convenía seguir examinando esta propuesta y convino en establecer un grupo de trabajo integrado por la Secretaría de la OACI y miembros y observadores del grupo de expertos, de los Estados Unidos, el Reino Unido, EUROCONTROL y el IBAC.

Actividades generadoras de ingresos (WP/24)

Documentación

110. En la nota WP/24 se informaba sobre novedades relativas a las actividades generadoras de ingresos mediante la venta a terceros de series de datos recopilados en el marco del Programa de

estadísticas de la OACI y en respuesta a solicitudes concretas de datos estadísticos, incluida la creación y el funcionamiento del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF). Se indicaba en la nota que el fondo se utilizaba para depositar ingresos generados por la OACI, incluidos los de estadísticas, y financiar actividades de la Organización de conformidad con normas y procedimientos establecidos. Las series de datos se vendían principalmente a través de un sitio Web comercial de la OACI (<http://www.icaodata.com>) en virtud de un acuerdo comercial con Reeds Business Information (que utiliza la razón social de Air Transport Intelligence). En la nota se indicaba también que era posible ampliar estas actividades mediante nuevas iniciativas comerciales, incluida la venta de nuevos datos no confidenciales convenidos por el grupo de expertos.

Análisis

111. El grupo de expertos tomó nota de que los principales utilizadores del sitio Web comercial de la OACI eran fabricantes de aeronaves, investigadores y empresas de asesoramiento, que habían indicado su satisfacción con los datos recopilados por la OACI, y de que los ingresos generados por la venta de series de datos recopilados mediante el Programa de estadísticas de la OACI y depositados en el ARGF podrían utilizarse para apoyar las actividades de la OACI en la esfera de las estadísticas, a condición de que dichas actividades generaran fondos adicionales para la Organización.

112. Se planteó la cuestión de la actualización del manual sobre estadísticas de la OACI. El grupo de expertos convino en que dicha actualización sería una medida oportuna, especialmente en vista de las nuevas colecciones de datos, y permitiría mejorar la notificación, contribuyendo así a aumentar los ingresos generados por la Organización.

Conclusión

113. El grupo de expertos reconoció el posible valor agregado que las nuevas colecciones de datos podrían traer a las actividades generadoras de ingresos de la Organización.

CUESTIÓN 10 DEL ORDEN DEL DÍA: DEFINICIÓN DE LOS INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO (KPI) PARA SUPERVISAR LA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA**Examen de los indicadores clave de rendimiento (WP/25)****Documentación**

114. El grupo de expertos examinó los seis Objetivos estratégicos de la OACI, a saber, *Seguridad operacional, Seguridad de la aviación, Protección del medio ambiente, Eficiencia, Continuidad e Imperio de la ley*, así como los indicadores de alto nivel (HLI) implantados para vigilarlos. Se señaló que el sector de transporte aéreo utilizaba algunos de los HLI bajo el nombre de indicadores clave de rendimiento (KPI). El grupo de expertos tomó nota de la necesidad de definir parámetros comunes que los participantes en el sector de transporte aéreo podrían utilizar para supervisar el desarrollo de las actividades de aviación civil.

Análisis

115. Un miembro del grupo de expertos preguntó si, en caso de modificarse la masa media por pasajero de 90 a 100 kg (como se indica en la nota WP/4), la Secretaría preveía revisar las tendencias de los parámetros de consumo de combustible, que se basaban en las ATK y RTK. La Secretaría confirmó que sería necesario revisar en consecuencia los datos históricos de los parámetros para mantener la coherencia con los indicadores de tendencias.

116. Otro miembro declaró que en el marco del CAEP se tenía la intención de definir un parámetro de rendimiento del combustible (probablemente en junio de 2009 durante la reunión del Grupo directivo del CAEP) y recomendó que la OACI utilizara el mismo indicador. La Secretaría convino en que si dicho parámetro pudiese satisfacer también la necesidad de medir el Objetivo estratégico D, no habría dificultad en presentarlo para que el Consejo lo aprobara como un HLI para ambos Objetivos estratégicos, a saber, *Protección del medio ambiente y Eficiencia*.

117. Respecto al HLI sobre seguridad B2, EUROCONTROL indicó que sería útil suprimir el aspecto de confidencialidad que se le aplica. La Secretaría convino en que si se indicaba en forma acumulativa, se resolvería la cuestión de la supresión del carácter confidencial.

118. En relación con los HLI establecidos por la OACI para la *Protección del medio ambiente (C2 – Número de residentes en los alrededores de los principales aeropuertos expuestos a un DNL igual o superior a 65 dB y C3 – Distribución de aeronaves en las flotas en servicio por características de NO_x)*, que aún no se habían estructurado, un miembro del grupo de expertos preguntó cuándo se implantarían. La Secretaría respondió que tal vez fuese necesario que el Consejo creara un grupo de trabajo para analizar la posible revisión de los Objetivos estratégicos para el próximo trienio y el establecimiento de posibles nuevos HLI correspondientes.

119. El grupo de expertos tomó nota de que debido a la ausencia de la IATA, no era posible analizar la posibilidad de armonizar los diferentes indicadores utilizados por ambas organizaciones, particularmente en materia de seguridad operacional.

Conclusiones

- a) el grupo de expertos tomó nota de los HLI vigentes aplicados por la OACI para vigilar el progreso logrado respecto a los Objetivos estratégicos; y
- b) formuló propuestas para mejorar los HLI vigentes, así como para implantar otros nuevos que podrían ser útiles para los diversos participantes en el sector de transporte aéreo.

CUESTIÓN 11 DEL ORDEN DEL DÍA: FUTURA LABOR

Examen de la futura labor

120. La secretaria del grupo de expertos presentó siete tareas adicionales para el Programa de estadísticas según los elementos de las medidas inmediatas contenidas en las conclusiones a las que llegó el grupo de expertos. Se informará a la décima Reunión departamental de estadística (STA/10) en noviembre de 2009 acerca del progreso logrado en la ejecución de dichas tareas, que se enumeran, según la correspondiente documentación de la reunión STAP/14, en la forma siguiente:

Cuestión	Ref. WP	Tarea núm.	Descripción de la tarea
3	4	1	El Grupo de expertos sobre estadísticas convino en que la IATA, con el apoyo de la OACI, averiguara de sus líneas aéreas afiliadas si convenía enmendar el valor medio de la masa por pasajero, que pasaría de 90 a 100 kg, según lo analizado por el grupo de expertos, y presentara a la OACI su informe al respecto en junio de 2009. La IATA investigaría también el método aplicado comúnmente para calcular la densidad de la carga. Podría solicitar la opinión del ACI al respecto, de ser necesario.
	8	2	A fin de que el grupo de expertos pueda tomar una decisión apropiada respecto al Formulario H, la Secretaría debería comparar la cobertura de datos de este último con la nueva base de datos en lo que atañe a partidas de datos y regiones geográficas.
4	9 y 26	3	El grupo de expertos concluyó que: a) la OACI constituye la entidad coordinadora más apropiada para la creación de un equipo especial interinstitucional sobre estadísticas de aviación y turismo con asociaciones interesadas del sector de transporte aéreo, como el ACI y la IATA, y otras organizaciones internacionales, incluidas la OMT, EUROCONTROL y EUROSTAT; b) se establezca un grupo permanente, mediante el cual se lleve a cabo la coordinación entre la OACI y otras organizaciones de aviación civil y turismo; y c) la OACI determinara la mejor manera de crear y estructurar al mencionado grupo.
	10	4	El grupo de expertos tomó nota de que la OACI necesitaba contar con datos sobre movimientos de aeronaves para análisis ajenos a los relativos a la protección del medio ambiente y que debía evitarse la duplicación de tareas. Con objeto de que progrese el análisis de estas cuestiones y proponer un modo de proceder oportunamente para la próxima Reunión departamental de estadística (noviembre de 2009), el grupo de expertos estableció un grupo de trabajo (WG) integrado por miembros designados por Brasil, Egipto, los Estados Unidos (FAA), la India y EUROCONTROL. Basándose en las propuestas de este WG, la OACI tomará las medidas necesarias para reunir datos de los Estados de manera semejante a una iniciativa anterior (véase la comunicación AN 1/17-IND/06/4 de fecha 5 de abril de 2006).
5	12	5	El grupo de expertos convino en invitar a la OACI y la IATA a agilizar la evaluación de las repercusiones de los programas para viajeros habituales y las fluctuaciones de los tipos de cambio en las actividades de análisis y pronóstico de las diversas partes interesadas de la aviación civil, particularmente mediante un cuestionario que podría enviarse a una selección de afiliados de la IATA.

9	22	6	El grupo de expertos tomó nota de los requisitos de datos para las actividades de pronóstico de la OACI y convino en que la Organización, con asistencia del ACI, estudiara los aeropuertos más congestionados en todas las regiones del mundo a fin de determinar las mejores prácticas para medir su capacidad y limitaciones.
	23	7	Debería establecerse un grupo de trabajo sobre inventario del equipo de navegación aérea a bordo de las aeronaves y en tierra, que abarcara a la OACI, la CAA del Reino Unido, la FAA (EE.UU.), EUROCONTROL y el IBAC.

APÉNDICE 1
LISTA DE PARTICIPANTES

MIEMBROS, SUPLENTE Y ASESORES		DESIGNADO POR
Sra. C. Bertoni Lacerda Rodrigues	Miembro	Brasil
Sr. R.S. Glanzmann	Suplente	
Sr. H.H. Notini	Asesor	
Sr. R.S. Oliveira	Asesor	
Sr. A. Romera	Asesor	
Sra. N. Hillary	Miembro	Canadá
Sr. F.E. Mohamed Bayoumy	Suplente	Egipto
Sra. Anne Suissa	Miembro	Estados Unidos
Sr. G. Fleming	Asesor	
Sra. T. Vasilyevna Nazarenko	Miembro	Federación de Rusia
Sr. S. Germon	Miembro	Francia
Sr. M. Farzinpour	Asesor	
Sr. Pierre Pape	Asesor	
Sr. S. Chaudhry	Miembro	India
Sra. P. Sapia	Miembro	Italia
Sr. Mark De Laurentiis	Suplente	
Sr. C. Santoro	Asesor	
Sr. Ismaila Mumini Abdul	Suplente	Nigeria
Sr. Graham French	Miembro	Reino Unido

Nota: No pudieron asistir a la reunión las personas designadas por los Estados siguientes: Arabia Saudita, Congo, España, Líbano, Países Bajos y Senegal.

OBSERVADORES	ESTADO/ORGANIZACIÓN
Sr. Zoa Etundi Englebert	Camerún
Sr. Gilles Bella	Camerún
Sr. Samir Mohamed Desoki	Egipto
Sr. S. Pop	Rumania
Sr. D. Ruhier	Suiza
Sr. D. Blanco	Venezuela
Sr. Juan J. Anzola Vera	Venezuela
Sr. P. Behnke	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Sr. D. Sallier	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Sr. D. Marsh	Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
Sr. L.A. de la Fuente Layos	EUROSTAT (Comisión Europea)
Sr. S. Ach	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Sr. J. Ruiz	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Sr. J. Venema	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Sr. M. Nichols	Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)
Sr. C. Lyle	Organización Mundial del Turismo (OMT)

Nota: No pudieron asistir a la reunión las personas designadas por la organización siguiente: IAOPA.

APÉNDICE 2

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO E INFORMACIÓN Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA

NOTAS DE ESTUDIO

WP núm.	Número de páginas	Presentada por	Título	Cuestión
1	5	Secretaria	Arreglos administrativos	1
2	12	Secretaria	Novedades desde la novena Reunión departamental de estadística	2
3	5	Secretaria	Examen de las reglas de publicación y los datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD)	3
4	7	Secretaria	Capacidad disponible y masa media por pasajero	3
5	14	Secretaria	Revisión de las definiciones de servicios aéreos interiores y de cabotaje	3
6	6	Secretaria	Examen de los datos sobre tráfico aeroportuario	3
7	9	Secretaria	Normalización de las estadísticas de transporte aéreo sobre aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea	3
8	7	Secretaria	Aeronaves civiles matriculadas	3
9	10	Secretaria	Coordinación del Programa de estadísticas de la OACI con los de otras organizaciones de aviación civil	4
10	6	Secretaria	Nueva base de datos de la OACI sobre movimientos de aeronaves	4
11	9	Secretaria	Definición e identificación de transportistas económicos	5
12	6	Secretaria	Repercusiones de la notificación de los datos financieros de los transportistas aéreos en los pronósticos de tráfico	5
13	8	Secretaria	Revisión de las clasificaciones y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil	5
14	9	Secretaria	Referencias y uso de la base de datos estadísticos integrada (ISDB) para analizar los datos sobre seguridad operacional	5
15	4	Secretaria	Examen de la situación actual de la notificación — Transportistas aéreos comerciales	6
16	3	Secretaria	Examen de la situación actual de la notificación — Aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)	6
17	6	Secretaria	Sistema de seguimiento rápido (QMS) mensual del tráfico y los datos financieros de los transportistas aéreos comerciales	7

18	9	Secretaria	Necesidades de datos para las actividades de pronóstico	8
19	11	Secretaria	Accidentes e incidentes graves de aviación	9
20	11	Secretaria	Datos sobre personal civil titular de licencia	9
21	7	Secretaria	Consumo de combustible por los transportistas aéreos comerciales	9
22	4	Secretaria	Recopilación de datos sobre inversiones, financiación y capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo	9
23	5	Secretaria	Inventario del equipo de navegación aérea a bordo de las aeronaves y en tierra	9
24	3	Secretaria	Actividades generadoras de ingresos	9
25	17	Secretaria	Examen de los indicadores clave de rendimiento	10
26	5	OMT	<i>Symbiosis and synergy in aviation and tourism statistics</i>	4
27	4	Secretaría	<i>Summary of discussions and conclusions</i>	2,3,5
28	6	Secretaría	<i>Summary of discussions and conclusions</i>	3,4,5,6
29	6	Secretaría	<i>Summary of discussions and conclusions</i>	3,5,6,7,9
30	5	Secretaría	<i>Summary of discussions and conclusions</i>	8,9,10,11

NOTAS DE INFORMACIÓN

IP núm.	Número de páginas	Presenta por	Título	Cuestión
1	4	Secretaria	<i>Status of ISDB developments and upgrades (ICT)</i>	2
2	3	ACI	<i>Definitions used for global data collection</i>	3
3	3	Secretaria	<i>Best practices</i>	4
4	8	India	<i>Current status, forecasts & issues relating to air traffic in India</i>	8
5	2	ACI	<i>Work programme of the ACI World Statistics and Forecasting Advisory Group (STAF)</i>	4
6	1	ACI	<i>ACI's regular statistical publications</i>	4
7	9	ACI	<i>Publishing traffic statistics for timely use by stakeholders</i>	7
8	3	ACI y DKMA	<i>ACI Traffic Forecast Report (TFR) methodology</i>	8

DOCUMENTOS DE REFERENCIA

ATRF	Formularios de información de transporte aéreo (A, B, C, D, EF, H, I, IS, J, K y L)
Informe STA/9	Informe de la novena Reunión departamental de estadística (STA/9) (1997)
Informe STAP/13	Informe de la decimotercera Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/13) (1996)
Doc 9626	Manual de reglamentación del transporte aéreo
SAAQ	Cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado
ACI	<i>Airports Economics Survey 2007</i>
ACI	<i>European Airport Traffic Report by Region of Origin and Destination</i>
ACI	<i>World Airport Traffic Report 2006</i>
ACI	<i>Annual Airport Traffic by Region of Origin and Destination</i>
ACI	<i>European Airport Traffic Report</i>

— FIN —

