



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/07 — NE/09  
09/08/17

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/07)**

Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017

**Cuestión 7 del  
Orden del Día: Asuntos de Transporte Aéreo**

**LABOR DE LA OACI PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota informa sobre el del trabajo prioritario de la OACI bajo el Objetivo Estratégico – *Desarrollo económico del transporte aéreo*, cuya meta es perfeccionar las capacidades de los Estados para:

- a) mejorar la conectividad aérea, crear más oportunidades de negocios competitivos, aumentar los beneficios y opciones de los consumidores y reducir la carga financiera y los costos al realizar funciones de vigilancia del regulador; y
- b) permitir a la aviación servir como un medio eficaz para lograr el desarrollo económico, en particular, aumentar la accesibilidad a financiamientos para el desarrollo de la infraestructura de la aviación y la inversión en conectividad aérea.

La nota resume la labor de la Organización relacionada con la política y regulación del transporte aéreo, así como la gestión y financiamiento de la infraestructura. También presenta el trabajo de la OACI relativo a los datos de aviación y su análisis, enfocado en macrodatos, herramientas de análisis de negocio y pronósticos de tránsito aéreo, con el establecimiento de un modelo de consorcio, al nivel de proyectos específicos, en colaboración con socios. Se invita a la Reunión, entre otras cosas, a apoyar de manera proactiva el trabajo de la OACI sobre el desarrollo económico del transporte aéreo y alentar contribuciones para el Fondo de Transporte Aéreo para la implementación de varios proyectos de transporte aéreo.

<b>Acción:</b>	Párrafo 4
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 El Convenio de Chicago declara: “[...]POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, un fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”.

1.2 Con base en el Preámbulo, el Desarrollo económico del transporte aéreo es uno de los cinco objetivos estratégicos establecidos por la OACI. Un sistema sólido y viable económicamente de aviación civil proporcionar la libertad de viajar de manera asequible, mejora su eficiencia y transparencia económicas, facilitando al mismo tiempo acceder a financiamiento para infraestructura de aviación y otras necesidades de inversión, transferencia de tecnología y construcción de capacidades para apoyar el crecimiento del transporte aéreo y para el beneficio de todas las partes interesadas. Para maximizar la contribución de la aviación a las economías, se requiere unir esfuerzos entre los Estados y las comunidades internacionales más allá del sector de la aviación civil.

1.3 Como se describe en el Plan de Negocio de la OACI para 2017-2018-2019, eliminar impedimentos a la sostenibilidad económica del transporte aéreo y elevar la prioridad acordada a la aviación en el financiamiento son las metas finales de este Objetivo estratégico. Los Estados pueden usar a la aviación como una eficaz herramienta de desarrollo al situarla en el centro del marco de referencia de desarrollo nacional/regional y de financiamiento internacional para los flujos de desarrollo, lo cual da como resultado: a) mejorar la conectividad aérea; b) crear mayores oportunidades de negocio competitivas; c) aumentar los beneficios y las opciones de los consumidores; y al mismo tiempo, d) reducir la carga financiera y los costos al realizar sus funciones de vigilancia del regulador. La entrega de los resultados con respecto a este Objetivo estratégico contribuirá al crecimiento de las actividades de aviación civil y la eficiencia del transporte aéreo y por lo tanto a la economía global y la expansión del comercio y del turismo.

## 2. ESTADO DEL TRANSPORTE AÉREO DE LOS ESTADOS DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC)

2.1 Los transportistas aéreos de los Estados NACC (21 Estados ante los cuales está acreditada la Oficina Regional NACC de la OACI) representaron el 25% del tránsito mundial de pasajeros medido en Pasajeros-kilómetros disponibles (RPK), y registraron un crecimiento anual del +4.6% en 2016. Las aerolíneas en la región transportaron a 973 millones de pasajeros en 2016 (+3.9%, comparado con 2015).

2.2 Con 1 502 mil millones de RPK realizados en 2016, las aerolíneas de Estados Unidos representaron el 84% de total del tránsito de pasajeros realizado por aerolíneas en los Estados NACC. Las aerolíneas en Canadá y México representaron el 11 y 4%, respectivamente. Estos tres Estados en la región registraron un crecimiento del +3.5%, +10.7%, y +15.9% en RPK en 2016, respectivamente. Varios transportistas en la región demostraron un crecimiento de dos dígitos en RPK y contribuyeron al crecimiento de tránsito de pasajeros en los Estados NACC tales como Air Canada (+13.1%), Spirit Airlines (+19.7%), y Volaris (+23.8%).

2.3 Alrededor del 35% del tránsito de pasajeros realizado por aerolíneas en los Estados NACC es internacional. El tránsito internacional de la región aumentó +4.0% en 2016. Este crecimiento estuvo apoyado por el crecimiento de dos dígitos de Canadá (+13.7%) y México (+15.7%). Estados Unidos es el mayor mercado nacional del mundo con una porción del 40% del tránsito nacional a nivel mundial, y registró un crecimiento anual del +4.6% en 2016.

2.4 Las aerolíneas en los Estados NACC expandieron su capacidad en Asientos-kilómetros disponibles (ASK) en +5.1% en 2016. La capacidad en ASK aumentó en +4.5% para servicios

internacionales y +5.4% para los nacionales.

2.5 El factor de carga por pasajero decreció ligeramente del 83.4% en 2015 al 83.1% en 2016. Los Estados NACC tienen el mayor promedio de factor de carga por pasajero de todas las regiones. Este factor de carga por pasajero alcanzó 81.2% para los servicios internacionales y 84.2% para los nacionales.

2.6 El tránsito de carga realizado por transportistas NACC representó el 20% del tránsito de mercancías mundial medido en Tonelada-kilómetro de mercancías (FTK), y registró un crecimiento anual de +2.2% en 2016, una mejora del descenso del -2.2% en 2015. Más del 59% del tránsito aéreo de mercancías realizado por transportistas NACC es internacional. Los transportistas de Estados Unidos representaron el 92% del total del tránsito de mercancías de la región, y registraron un crecimiento de +1.8%.

2.7 La Tonelada-kilómetros de pago (RTK) internacional realizada por aerolíneas en los Estados NACC representó el 24% de RTK total mundial, y creció +4.1% en 2016. La RTK internacional de la región creció 3.2% en 2016. En el **Apéndice** a esta nota (disponible únicamente en inglés) aparece información sobre la clasificación de RTK de los Estados con respecto a servicios aéreos internacionales programados.

2.8 La aviación no solo es un motor principal del crecimiento económico de los Estados, al aumentar su turismo y facilitar el comercio mundial. La conectividad aérea es indispensable para el turismo en muchos Estados, especialmente los Países Menos Desarrollados (LDC), Países en Desarrollo sin Litoral (LLDC) y Pequeños Países Insulares en Desarrollo (SIDS). Más de la mitad de las llegadas de turistas internacionales y casi un tercio del comercio global en términos de valor ocurre gracias al transporte aéreo. En 2015, el impacto económico mundial de la aviación (directo, indirecto, inducido y catalítico de turismo) se estima en USD 2.7 billones, el equivalente de 3.5% del Producto Nacional Bruto (PNB). La industria del transporte aéreo genera un total de 67.3 millones de trabajos mundialmente.

### 3. DISCUSIÓN

#### 3.1 Política y Regulación del transporte aéreo

3.1.1 El avance del trabajo de seguimiento de la Sexta Conferencia Mundial del Transporte Aéreo (ATConf/6, 18-22 de marzo 2013) fue informado al 39o período de sesiones de la Asamblea realizado del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016, la cual tomó nota de los logros, incluyendo los principales resaltados más abajo y adoptó el programa de trabajo continuo. El trabajo de seguimiento fue conducido por el Grupo de Expertos sobre Regulación del Transporte Aéreo (ATRP), el cual sostuvo su 14ª reunión (ATRP/14) en Montreal del 5 al 7 de julio de 2017.

3.1.2 **Visión a largo plazo de la OACI sobre la liberalización del transporte aéreo.** El Consejo adoptó la visión a largo plazo en junio de 2015, que fue distribuida a los Estados Miembros (Comunicación a los Estados 2015/54), como guía que inspira a alcanzar las metas de liberalización. Se alienta a los Estados a considerar y aplicar la visión en su elaboración de políticas y las prácticas de los reguladores.

**3.1.3 Acceso a mercados, carga aérea y propiedad y control de transportistas aéreos.** El ATRP continuará elaborando un acuerdo multilateral sobre la liberalización del acceso a mercados y trabajando en las garantías. Elaborará un protocolo específico para facilitar mayor liberalización de los servicios de carga aérea (hasta la 7ª Libertad) y un acuerdo multilateral autónomo sobre inversión extranjera en las aerolíneas.

**3.1.4 Competencia leal.** Los esfuerzos de la OACI se enfocaron en desarrollar herramientas para perfeccionar la transparencia de las reglas sobre la competencia de los Estados y promover la cooperación, el diálogo y la compatibilidad de los reguladores. A este respecto, el compendio de las políticas y prácticas de competencia en vigor nacional o regionalmente fue perfeccionado por la Secretaría, y la base de datos cubre ahora 129 Estados, o el 68% de la membresía de la OACI. El compendio está disponible en <http://www.OACI.int/sostenibilidad/compendium/Pages/default.aspx> y existe información adicional sobre esta herramienta en la ATRP/14-IP/1. También se proporcionó un foro de intercambio sobre asuntos de competencia para la comunidad de la aviación a través de varias reuniones, incluyendo el tercer Simposio OACI sobre Transporte Aéreo (IATS, marzo de 2016, Montreal). El resumen del informe del IATS está disponible en <http://www.OACI.int/Reuniones/iats2016/Pages/default.aspx>.

**3.1.5 Protección al consumidor.** Se aprobó un conjunto de principios clave sobre protección al consumidor por parte del Consejo en junio de 2015 (Comunicación a los Estados 2015/60). Estos principios clave tienen como objetivo proporcionar guía de alto nivel a los Estados y partes interesadas para asegurar que los pasajeros aéreos están debidamente protegidos durante las tres fases de su viaje. Se alienta a los Estados y partes interesadas a proporcionar retroalimentación a la OACI sobre sus experiencias al aplicar la guía.

**3.1.6 Evento ICAN.** El noveno Evento sobre Servicios Aéreos de la OACI (ICAN2016) se celebró en Nassau, Bahamas, del 5 al 9 de diciembre de 2016. Al evento asistieron delegados de 67 Estados/Territorios; se condujeron 430 reuniones bilaterales formales e informales, que llevaron a la firma o el inicio de unos 400 acuerdos (incluyendo muchos sobre cielos abiertos), y convenios (tales como Memoranda de Acuerdo, Registros de Reunión o Minutas acordadas). A finales de 2016, un total de 141 Estados<sup>1</sup> (que representaban al 74% de la membresía de la OACI) habían utilizado este servicio por lo menos en una ocasión. Este año, ICAN2017 se celebrará en Colombo, Sri Lanka, del 4 al 8 de diciembre de 2017, auspiciado por la autoridad de aviación civil de Sri Lanka y se han registrado 46 Estados y Territorios al 3 de agosto de 2017.

## 3.2 Gestión de la Infraestructura

**3.2.1** El rápido crecimiento del tránsito aéreo ejercerá una presión creciente sobre la infraestructura de aviación existente. Sin un nivel de inversión adecuado a tiempo y la colaboración de múltiples Estados para modernizar y expandir la infraestructura de aviación, el uso de la aviación como un motor del desarrollo económico se verá seriamente comprometido. Para los LLDC y SIDS especialmente, la aviación representa una cuerda de salvamento esencial para perfeccionar la conectividad. Sin embargo, a pesar de sus beneficios económicos, hasta ahora la aviación ha recibido atención limitada con respecto a la Ayuda pública para el desarrollo (ODA).

---

<sup>1</sup> Excluyendo la participación de Territorios participantes tales como Aruba, Curazao, Sint Maarten e Islas Caimanes.

3.2.2 Como resultado del Foro Mundial de Aviación de la OACI (IWAF), celebrado el 26 de septiembre de 2016, se instó a las instituciones financieras a paliar las restricciones en cuanto al desarrollo de financiamiento para el sector de la aviación, incluyendo inversión de infraestructura de calidad, y examinar la viabilidad de crear fondos de inversión y un mercado financiero donde puedan consolidarse y promoverse los proyectos relacionados con la aviación.

3.2.3 La OACI continuó su trabajo sobre desarrollar y actualizar sus políticas en el área de aeropuerto y economía de los servicios de navegación aérea, financiamiento y gestión, incluyendo a través del Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP). Estos dos grupos de expertos celebraron su sexta reunión conjunta (AEP-ANSEP/6) del 23 al 25 de mayo de 2017. Los resultados principales de la reunión se resumen a continuación.

3.2.4 **Desarrollo de guías de análisis de rentabilidad, estudios de casos de negocio y análisis del impacto económico** en respuesta a la solicitud de las partes interesadas de la aviación y de la Asamblea de la OACI, los AEP-ANSEP revisarán más las guías relacionadas de la OACI sobre estas áreas planeándose finalizarlas hacia 2018.

3.2.5 **Actualización continua de políticas y guías de la OACI sobre aspectos económicos y gestión de aeropuertos.** Los AEP-ANSEP también realizarán una revisión exhaustiva del Doc 9562, *Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos*. Esta labor apunta a aclarar el texto del Doc 9562 que pueda ser poco relevante, poco claro y/o contradictorio, a mejorar las definiciones de precios “diferenciales” y “modulados”, así como actividades “aeronáuticas” y “no-aeronáuticas”. Los grupos de expertos considerará el borrador revisado para 2019.

3.2.6 **Retos relacionados con la implementación de Mejoras por bloques del sistema de aviación (MDWG-ASBU).** La AEP-ANSEP/6 consideró y adoptó un marco de referencia para tratar los incentivos operacionales que se incorporarán según corresponda como referencias cruzadas en la edición de 2019 del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

3.2.7 **Redes aeroportuarias.** Los AEP-ANSEP continuarán elaborando guías para tratar cuestiones relativas a los aeropuertos no viables económicamente que son necesarios como parte de redes de transporte aéreo integrada por motivos de seguridad operacional o socio-económicos. El resultado de esta labor se entregará para consideración a la reunión del grupo de expertos en 2019.

3.2.8 **Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).** En años recientes se ha observado un considerable crecimiento en el uso de los UAS por motivos recreativos y comerciales. Para seguir el paso de esta tendencia, se necesitarán gestionar las UAS de manera segura y sin una carga indebida a los usuarios del espacio aéreo existentes con costos asignados no apropiadamente a ellos. En este contexto, los AEP-ANSEP monitorearán los desarrollos y servirán como una plataforma de compartición de información.

3.2.9 **Curso en conjunto OACI-ACI sobre Derechos Aeroportuarios a Usuarios.** Este curso se ha convertido en una actividad de instrucción bien establecida. Su público meta incluye reguladores, directores financieros de aeropuertos, directores de aeropuertos y gerentes de desarrollo de negocio. Uno de esos cursos está programado para septiembre de 2017 en Montreal, Canadá.

### 3.3 Datos de aviación y su análisis

3.3.1 El Programa Estadísticas de la OACI fue modernizado como parte de la iniciativa Gestión de Datos Empresas (EDM), cuyo objetivo es armonizar las diferentes fuentes de datos a nivel organizacional, utilizando tablas de referencia y taxonomías estándar al crear un depósito holístico de datos inter funcionales.

3.3.2 Al mismo tiempo, la OACI ha establecido un consorcio, a nivel de proyecto específico, en conjunto con las agencias de Naciones Unidas (ONU), organizaciones internacionales y el medio académico, en lugar de conducir el proyecto sola. Por ejemplo, un proyecto en conjunto con la Unión Postal Universal (UPU), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y el Foro Internacional de Transporte (ITF) en la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OECD) se inició para evaluar vínculos del comercio electrónico, transporte en buques y carga aérea, y para identificar restricciones de los reguladores y otras que contribuyen a una baja participación de la carga aérea en el mercado rápidamente creciente del comercio electrónico.

3.3.3 **Macrodatos.** En años recientes los conjuntos de datos se han vuelto cada vez más grandes y complejos, haciéndolos poco gestionables para las aplicaciones tradicionales de procesamiento de datos. Por ejemplo, los datos de movimientos de aeronaves capturados en tiempo real utilizando el sistema Vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B) o los datos de afluencia de tránsito globales que vienen de la Transferencia de Datos de Inteligencia del Mercado (MIDT) no se pueden procesar bajo las aplicaciones existentes. La OACI es miembro del grupo de trabajo mundial Comisión de Estadísticas de la ONU, cuya función es establecer normas sobre los aspectos técnicos y políticos de los macrodatos.

3.3.4 **Negocio análisis herramientas.** Desde mediados de 2014, se han elaborado varias herramientas de análisis de negocios para analizar y visualizar los datos de la OACI asistiendo así con el proceso de toma de decisiones (<https://www4.OACI.int/eherramientas/>). Los siguientes son ejemplos de las herramientas: mapas de acuerdos de servicios aéreos, mapas de tratados de aeronáutica, tendencias de tránsito y financieras, mapeo del tránsito aéreo, evaluación de las tarifas de los servicios de aeropuertos y navegación aérea. La última herramienta disponible de negocio mide los beneficios económicos esperados de implementar las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) relacionadas con la seguridad operacional. También se ha avanzado con respecto al uso de herramientas modernas analíticas y de pronóstico para reducir el tiempo y mejorar la eficiencia del proceso analítico.

3.3.5 **El conjunto único de la OACI de pronósticos de tránsito a largo plazo.** El grupo multidisciplinario, incluyendo a Estados, organizaciones internacionales y los grupos de trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) elaboraron los nuevos modelos y metodologías de pronósticos. Los resultados estimados indican que el tránsito global de pasajeros crecerá en un +4.6% anualmente hasta 2032. Catorce grupos de rutas rebasan el crecimiento global, incluyendo todos los grupos de rutas que involucran a Asia central sudoeste. El grupo de rutas de crecimiento más rápido es *National Central Southwest Asia*, que se estima crece a un +10% anualmente. Se espera que el tránsito global de mercancías crezca +4.4% anualmente durante el mismo periodo que los pronósticos de pasajeros. El Medio Oriente tiene el más alto pronóstico de crecimiento anual, rebasando a la estimación mundial en unos +2.8 puntos porcentuales. La tasa de crecimiento de Asia Pacífico está cercana a la estimación mundial de +4.7%.

3.3.6 **Cuenta Satélite de Aviación.** Actualmente la OACI prepara el borrador del documento Marco de referencia metodológico sobre la Cuenta Satélite de la Aviación (ASA) para medir el tamaño del Producto Nacional Bruto (PNB) relacionado con la aviación. El primer borrador se discutió por el Grupo de expertos sobre análisis de datos de aviación (ADAP) de la OACI durante marzo de 2017. Bajo la guía de la División de Estadísticas de la ONU, el Grupo de Revisión de Expertos se establecerá con representantes de la Oficina de Estadísticas Nacionales (NSO) y Estados Miembros y observadores de ADAP para revisar el documento Marco de referencia metodológico a finales de 2017 para ver si está conforme a los principios del Sistema de Cuentas Nacionales (SNA), y cualquier desviación de los principios SNA se aceptará debido a lo peculiar del sector aviación.

3.3.7 **Formato de notificación de aeropuerto.** La OACI, junto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), recaba conjuntamente datos de tránsito de aeropuerto desde enero de 2016 reemplazando el formulario de reporte de estadísticas de tráfico de la OACI. Formulario I, y está elaborando una herramienta analítica en línea de derechos de aeropuerto contenida en *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100).

3.3.8 **Indicador mundial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG) de la ONU.** Para medir el avance de los SDG, el 47o periodo de sesiones de la Comisión de Estadística de la ONU realizado en marzo de 2016 aprobó el indicador de marco de referencia inicial global entregado para aprobación por la Asamblea General de la ONU. La OACI apoya el indicador global acordado de SDG Meta 9.1<sup>2</sup>— *volúmenes de pasajeros y mercancías por medio de transporte* — al servir como la agencia de custodia responsable de recabar los datos de tránsito aéreo y compartir la información con la ONU.

### 3.4 FONDO DE TRANSPORTE AÉREO

3.4.1 El Fondo de Transporte Aéreo, establecido en 2014 por la OACI (refiérase a la Comunicación a los Estados 2014/32), sirve como mecanismo para recabar y usar las contribuciones voluntarias de los Estados y otros donadores para apoyar a las actividades de la OACI en la esfera del transporte aéreo (<http://www.OACI.int/sostenibilidad/Pages/TRAF.aspx>).

3.4.2 Los proyectos previamente elaborados para ser posiblemente realizados por la OACI bajo las contribuciones voluntarias del Fondo de Transporte Aéreo incluyen “El transporte aéreo y la eliminación de la pobreza: el Plan de la OACI sobre servicios esenciales y mejora de la conectividad (ESCI)”, “iPLAN: Planificación para evitar perturbaciones a los viajes”, “El Negocio de la Aviación: un propulsor productivo”, “índices de las Mercancías Aéreas”, y “Enfocando el robo y los retrasos de la carga”.

3.4.3 Se han añadido varios otros que pueden ser apoyados por el Fondo, tales como “La iniciativa de igualdad de género en el transporte aéreo”. Este proyecto incluiría el establecimiento de indicadores de género en el transporte aéreo a través de recabar las estadísticas de la fuerza laboral según se proporcionen voluntariamente por parte de los Estados. La colaboración y discusiones en curso entre la OACI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) permitirán el intercambio de información intra-organizaciones sobre las mejores prácticas en cuanto a recabar datos relacionados con el género con el fin de incorporar la información en el *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años para pilotos*,

<sup>2</sup> La meta 9.1 SDG se refiere a “Desarrollar infraestructura de calidad, fiable, sostenible y fuerte, incluyendo infraestructura regional e intra fronteriza para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con un enfoque en el acceso asequible y equitativo para todos.”

*personal de mantenimiento y controladores de tránsito aéreo* (Doc 9956) y la creación de una plataforma en línea para compartir datos sobre estadísticas de la fuerza laboral.

3.4.4 Asimismo, el Fondo de Transporte Aéreo puede apoyar el suministro de actividades de asistencia técnica como parte de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

#### 4. **Acción por parte de la Reunión**

4.1 Se invita un la Reunión a:

- a) apoyar el trabajo de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo;
- b) alentar un los Estados un aplicar y seguir las políticas y guías de la OACI en la esfera del transporte aéreo en sus prácticas sobre los reguladores, incluyendo la visión un largo plazo sobre liberalización y principios clave sobre protección al consumidor;
- c) coordinar con la OACI para cumplir con las necesidades de los Estados de la Reunión en cuanto un datos, análisis y herramientas para promover el desarrollo del transporte aéreo en la región; y
- d) alentar las contribuciones al Fondo voluntario de Transporte Aéreo.

— — — — —

Table 5. Revenue tonne-kilometres and passenger-kilometres on scheduled services<sup>1,2</sup>  
(countries and groups of countries whose airlines performed more than 100 million total tonne-kilometres in 2016<sup>3</sup>)

Country or group of countries	REVENUE TONNE-KILOMETRES (millions) (passengers, freight and mail)								REVENUE PASSENGER-KILOMETRES (millions)							
	Total services (international and domestic)				International services				Total services (international and domestic)				International services			
	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)
United States	1	175 715	170 587	3	1	62 335	61 945	1	1	1 502 250	1 452 002	3	1	440 141	437 059	1
China <sup>4</sup>	2	96 065	84 872	13	3	33 889	29 028	17	2	836 516	725 901	15	5	214 893	169 981	26
Hong Kong SAR <sup>5</sup>		25 346	24 714	3		25 346	24 714	3		140 718	136 156	3		140 718	136 156	3
Macao SAR <sup>6</sup>		497	403	23		497	403	23		4 680	3 779	24		4 680	3 779	24
United Arab Emirates	3	55 157	52 019	6	2	55 157	52 019	6	3	385 740	357 287	8	2	385 740	357 287	8
United Kingdom	4	34 365	31 833	8	4	33 583	31 066	8	4	307 971	283 196	9	3	299 228	274 535	9
Germany	5	32 868	31 919	3	5	31 834	30 924	3	5	259 207	249 091	4	4	248 757	239 011	4
Japan	6	24 718	23 115	7	11	16 990	15 495	10	8	179 932	170 019	6	15	90 346	82 105	10
Republic of Korea	7	23 611	22 558	5	6	22 756	21 803	4	15	131 890	119 739	10	12	123 284	112 357	10
France	8	22 927	22 974	0	9	18 128	18 295	-1	7	183 571	184 146	0	8	141 687	143 494	-1
Russian Federation	9	21 909	21 061	4	15	12 202	11 635	5	9	176 622	179 680	-2	17	77 199	82 983	-7
Qatar	10	21 672	17 360	25	7	21 672	17 360	25	14	137 602	108 311	27	9	137 602	108 311	27
Turkey	11	20 571	18 719	10	10	17 181	15 619	10	10	169 642	157 419	8	10	135 963	126 684	7
Canada	12	20 121	18 217	10	13	14 757	13 040	13	6	196 583	177 507	11	7	141 832	124 742	14
Singapore	13	19 218	18 647	3	8	19 218	18 647	3	16	126 618	123 645	2	11	126 618	123 645	2
India	14	16 463	14 344	15	21	7 566	6 994	8	11	163 967	140 474	17	21	69 528	63 928	9
Australia	15	16 287	15 846	3	18	9 684	9 376	3	13	149 410	144 659	3	16	80 849	77 640	4
Netherlands	16	15 899	15 809	1	12	15 794	15 733	0	19	109 959	103 516	6	13	108 904	102 757	6
Ireland	17	14 428	13 238	9	14	14 428	13 238	9	12	163 502	144 328	13	6	163 502	144 328	13
Brazil	18	12 067	12 609	-4	28	4 101	4 105	0	17	117 135	122 868	-5	27	31 757	32 032	-1
Thailand	19	11 931	11 283	6	17	9 697	9 264	5	22	96 241	90 176	7	19	75 007	70 853	6
Spain	20	11 793	10 951	8	16	9 864	9 146	8	18	110 962	102 685	8	14	92 207	85 157	8
Malaysia	21	10 482	10 942	-4	19	8 280	8 984	-8	21	96 741	93 383	4	20	74 321	73 565	1
Indonesia	22	9 342	8 664	8	34	3 110	2 802	11	20	98 562	91 531	8	33	28 056	25 952	8
Scandinavia <sup>7</sup>	23	9 264	7 958	16	20	8 189	6 876	19	23	87 935	75 054	17	18	76 846	63 925	20
Mexico	24	8 459	7 355	15	29	3 993	3 493	14	24	76 948	66 388	16	26	33 441	28 897	16
Luxembourg	25	7 097	6 520	9	22	7 097	6 520	9	84	2 195	2 100	4	82	2 195	2 100	4
Switzerland	26	6 717	6 461	4	23	6 700	6 444	4	27	50 574	49 478	2	22	50 415	49 315	2
Philippines	27	6 637	6 063	9	26	4 722	4 218	12	25	61 176	55 345	11	24	42 976	37 932	13
Saudi Arabia	28	6 315	5 905	7	24	4 895	4 433	10	26	59 999	55 541	8	23	45 025	40 134	12
Italy	29	5 508	5 108	8	25	4 769	4 382	9	29	44 915	42 263	6	25	37 417	34 876	7
Viet Nam	30	4 741	4 014	18	42	2 465	2 194	12	28	47 565	39 402	21	35	24 408	21 783	12
Chile	31	4 446	3 993	11	33	3 275	2 955	11	32	33 175	28 734	15	40	20 846	17 740	18
Colombia	32	4 269	4 209	1	35	3 024	3 021	0	33	31 454	29 101	8	42	19 491	17 785	10
Ethiopia	33	4 255	3 500	22	27	4 203	3 454	22	37	29 000	25 118	15	30	28 450	24 638	15
New Zealand	34	4 228	3 906	8	31	3 754	3 467	8	31	33 277	30 543	9	32	28 250	25 870	9
South Africa	35	3 820	3 845	-1	43	2 395	2 527	-5	30	33 341	32 244	3	43	18 900	18 912	0
Belgium	36	3 818	3 679	4	30	3 818	3 679	4	41	23 484	21 929	7	37	23 483	21 928	7
Finland	37	3 424	3 272	5	32	3 275	3 140	4	36	29 238	28 039	4	34	27 594	26 593	4
Portugal	38	3 141	3 186	-1	38	2 924	2 992	-2	38	30 862	31 325	-1	29	28 676	29 397	-2
Panama	39	2 991	2 757	8	36	2 966	2 736	8	34	28 646	26 355	9	31	28 402	26 142	9
Israel	40	2 966	2 801	6	37	2 931	2 764	6	45	21 657	20 290	7	39	21 278	19 882	7
Hungary	41	2 915	2 664	9	39	2 914	2 664	9	35	30 013	29 603	1	28	29 998	29 603	1
Egypt	42	2 793	2 560	9	40	2 724	2 487	10	40	24 371	21 990	11	36	23 686	21 227	12
Argentina	43	2 757	2 619	5	50	1 577	1 492	6	39	27 772	26 354	5	48	14 866	14 054	6
Austria	44	2 664	2 613	2	41	2 651	2 600	2	43	22 652	22 527	1	38	22 524	22 394	1
Peru	45	2 423	2 365	2	46	1 705	1 711	0	44	22 645	21 364	6	45	15 503	14 865	4
Pakistan	46	2 379	2 004	19	44	2 071	1 711	21	42	23 359	19 263	21	41	20 240	16 392	23
Oman	47	2 100	1 946	8	45	2 038	1 889	8	47	18 211	14 709	24	44	17 536	14 151	24
Iran (Islamic Republic of)	48	1 961	1 784	10	59	869	709	23	46	19 244	18 197	6	57	8 235	7 304	13
Sri Lanka	49	1 705	1 664	2	47	1 705	1 664	2	50	14 546	14 104	3	49	14 546	14 104	3
Morocco	50	1 635	1 561	5	49	1 588	1 516	5	48	15 809	15 082	5	47	15 342	14 637	5
Iceland	51	1 628	1 185	37	48	1 619	1 177	38	49	15 484	11 083	40	46	15 393	11 004	40
Greece	52	1 275	1 093	17	52	1 088	917	19	51	13 054	11 204	17	50	11 112	9 379	18
Kenya	53	1 269	1 213	5	51	1 229	1 177	4	52	10 728	10 048	7	51	10 199	9 674	5
Azerbaijan	54	1 053	989	6	54	1 020	957	7	73	3 512	3 318	6	72	3 148	2 967	6
Kuwait	55	1 024	1 020	0	53	1 024	1 020	0	57	9 099	9 075	0	55	9 099	9 075	0
Ukraine	56	1 000	770	30	56	965	742	30	53	10 533	8 026	31	52	10 171	7 742	31
Bahrain	57	999	962	4	55	999	962	4	56	9 105	8 908	2	54	9 105	8 908	2
Poland	58	996	758	31	57	962	728	32	58	8 643	6 663	30	56	8 263	6 323	31
Kazakhstan	59	947	935	1	66	556	532	5	54	9 791	9 692	1	63	5 695	5 427	5
Czechia	60	927	783	18	58	924	781	18	55	9 582	8 077	19	53	9 557	8 054	19
Jordan	61	856	887	-4	60	855	886	-4	59	7 856	7 322	7	58	7 840	7 308	7
Bangladesh	62	829	877	-5	62	759	819	-7	60	7 773	8 210	-5	59	7 171	7 715	-7
Mauritius	63	796	760	5	61	787	751	5	62	7 059	6 497	9	60	6 951	6 403	9
Uzbekistan	64	694	703	-1	63	665	668	0	63	6 401	6 464	-1	61	6 087	6 095	0
Algeria	65	679	614	11	65	565	515	10	61	7 277	6 564	11	62	6 026	5 478	10
Ecuador	66	614	652	-6	70	474	502	-5	64	5 985	6 304	-5	69	4 618	4 836	-5
Fiji	67	573	540	6	64	569	536	6	68	4 858	4 554	7	66	4 814	4 513	7
Tunisia	68	549	494	11	67	543	487	11	65	5 404	4 869	11	64	5 337	4 790	11
Lebanon	69	536	532	1	68	536	532	1	70	4 677	4 557	3	68	4 677	4 557	3
Romania	70	503	478	5	69	486	463	5	66	5 233	4 976	5	65	5 043	4 803	5
Venezuela (Bolivarian Republic of)	71	467	499	-6	78	246	232	6	67	4 992	5 293	-6	76	2 634	2 454	7
Brunei Darussalam	72	456	456	0	71	456	456	0	72	3 660	3 718	-2	71	3 660	3 718	-2
El Salvador	73	410	434	-6	72	410	434	-6	69	4 760	4 948	-4	67	4 760	4 948	-4
Trinidad and Tobago	74	389	426	-9	73	383	420	-9	71	3 883	4 247	-9	70	3 812	4 181	-9
Angola	75	348	364	-5	74	313	331	-5	75	3 378	3 535	-4	73	3 008	3 179	-5
Nigeria	76	344	341	1	90	140	140	0	74	3 401	3 345	2	90	1 319	1 183	12
Bolivia (Plurinational State of)	77	293	322	-9	84	159	171	-7	77	2 842	3 126	-9	86	1 534	1 644	-7
Serbia	78	286	248	15	75	286	248	15	78	2 807	2 448	15	75	2 807	2 448	15

Country or group of countries	REVENUE TONNE-KILOMETRES (millions) (passengers, freight and mail)								REVENUE PASSENGER-KILOMETRES (millions)							
	Total services (international and domestic)				International services				Total services (international and domestic)				International services			
	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)	Rank number in 2016	2016	2015	Increase or decrease (%)
Cuba	79	279	290	-4	79	246	256	-4	79	2 629	2 734	-4	79	2 291	2 392	-4
Latvia	80	274	250	10	76	274	250	10	76	2 947	2 677	10	74	2 947	2 677	10
Tajikistan	81	250	248	1	77	248	245	1	80	2 569	2 553	1	77	2 554	2 528	1
Belarus	82	241	201	20	80	241	201	20	81	2 378	1 974	20	78	2 378	1 974	20
Malta	83	230	245	-6	81	230	245	-6	83	2 265	2 410	-6	80	2 265	2 410	-6
Lithuania	84	223	268	-17	82	218	258	-15	85	2 048	2 465	-17	83	2 006	2 372	-15
Afghanistan	85	212	242	-12	92	132	163	-19	86	1 956	2 233	-12	92	1 194	1 485	-20
Turkmenistan	86	195	144	36	85	159	122	30	87	1 893	1 393	36	85	1 537	1 177	31
Costa Rica	87	191	198	-4	83	186	192	-3	82	2 275	2 273	0	81	2 211	2 198	1
Papua New Guinea	88	165	166	-1	98	94	95	-1	94	1 286	1 295	-1	106	607	614	-1
Libya	89	161	176	-8	87	146	157	-7	88	1 600	1 735	-8	88	1 451	1 549	-6
Seychelles	90	159	135	18	86	158	134	18	93	1 322	1 157	14	91	1 313	1 149	14
Namibia	91	148	145	2	88	145	142	2	90	1 572	1 402	12	87	1 528	1 355	13
Bulgaria	92	148	135	10	89	143	130	10	89	1 593	1 471	8	84	1 538	1 416	9
Republic of Moldova	93	139	126	10	91	139	126	10	91	1 409	1 448	-3	89	1 409	1 448	-3
Croatia	94	135	127	6	94	119	111	7	92	1 329	1 248	6	93	1 171	1 097	7
Suriname	95	127	137	-7	93	127	137	-7	97	1 149	1 146	0	94	1 149	1 146	0
Cambodia	96	124	132	-6	95	118	124	-5	96	1 193	1 260	-5	95	1 133	1 187	-5
Myanmar	97	117	105	11	116	46	42	9	95	1 207	1 089	11	115	432	404	7
Mongolia	98	107	106	0	97	96	96	0	98	1 074	1 077	0	96	975	977	0
Kyrgyzstan	99	101	99	2	99	92	89	3	99	1 024	1 007	2	98	934	909	3
<b>Total for above countries (101)<sup>8</sup></b>		<b>853 344</b>	<b>802 006</b>	<b>6</b>		<b>585 682</b>	<b>550 270</b>	<b>6</b>		<b>7 018 579</b>	<b>6 537 057</b>	<b>7</b>		<b>4 380 247</b>	<b>4 066 191</b>	<b>8</b>
<b>Rest of the World</b>		<b>19 018</b>	<b>18 361</b>			<b>18 545</b>	<b>17 842</b>			<b>105 771</b>	<b>97 949</b>			<b>101 046</b>	<b>92 767</b>	
<b>World total</b>		<b>872 361</b>	<b>820 368</b>	<b>6</b>		<b>604 227</b>	<b>568 111</b>	<b>6</b>		<b>7 124 350</b>	<b>6 635 006</b>	<b>7</b>		<b>4 481 293</b>	<b>4 158 958</b>	<b>8</b>

1. The revenue tonne-kilometres (RTK) in all tables of this Appendix are based on the actual passenger weights reported and used by Member States.

2. Previous year traffic figures have been restated based on actual reporting from Member States.

3. Some 2016 data are estimates, thus the ranking and the rate of increase or decrease may change when final data become available.

4. For statistical purposes, the data for China excludes the traffic for the Hong Kong and Macao Special Administrative Regions (Hong Kong SAR and Macao SAR) of China.

5. Traffic for the Hong Kong Special Administrative Region (SAR) of China.

6. Traffic for the Macao Special Administrative Region (SAR) of China.

7. Three States – Denmark, Norway and Sweden.

8. Includes the States listed in note 7.

Source — ICAO Air Transport Reporting Form A and A-S plus ICAO estimates.