

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/27-NE/10
07/09/11

**VIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/27)**

(San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011)

Cuestión 1 del
Orden del Día: **Transporte y Política Aérea.**

Cuestión 1.7 del
Orden del Día: **Sistema estadístico integrado**

- **Informe de la encuesta sobre la utilización de los conceptos de la OACI sobre las variables de tráfico aéreo en los Estados miembros.**

(Nota de estudio presentada por Chile)

Antecedentes

1. El Grupo ad hoc encargado de desarrollar un Sistema Estadístico Integrado se reunió el 28 de marzo de 2011, con ocasión de la reunión del GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, Guatemala). En aquella reunión se acordaron una serie de tareas que fueron asignadas a algunos países participantes. En relación a ello, la tarea encomendada a Chile fue “elaborar una encuesta sobre la utilización de los conceptos de la OACI sobre las variables de tráfico aéreo en los Estados miembros”.

Resultados de la Encuesta

2. La encuesta, que fue distribuida a los Estados miembros de la CLAC, fue contestada por 10 países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, México, Paraguay y Perú.

3. Con las respuestas se elaboró informe con los resultados (**Adjunto**), el cual incluye algunas recomendaciones.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la presente Nota de Estudio y adoptar las recomendaciones enunciadas en el informe adjunto.

INFORME DE LA ENCUESTA SOBRE LA UTILIZACION DE LOS CONCEPTOS DE LA OACI SOBRE LAS VARIABLES DE TRAFICO AEREO EN LOS ESTADOS MIEMBROS

A. OBJETIVOS DE LA ENCUESTA

El objetivo de la encuesta fue conocer el estado de envío, por parte de los Estados, de los formularios OACI relacionados al tráfico aéreo, y el nivel de aplicación de los conceptos OACI más relevantes en las estadísticas de tráfico de pasajeros.

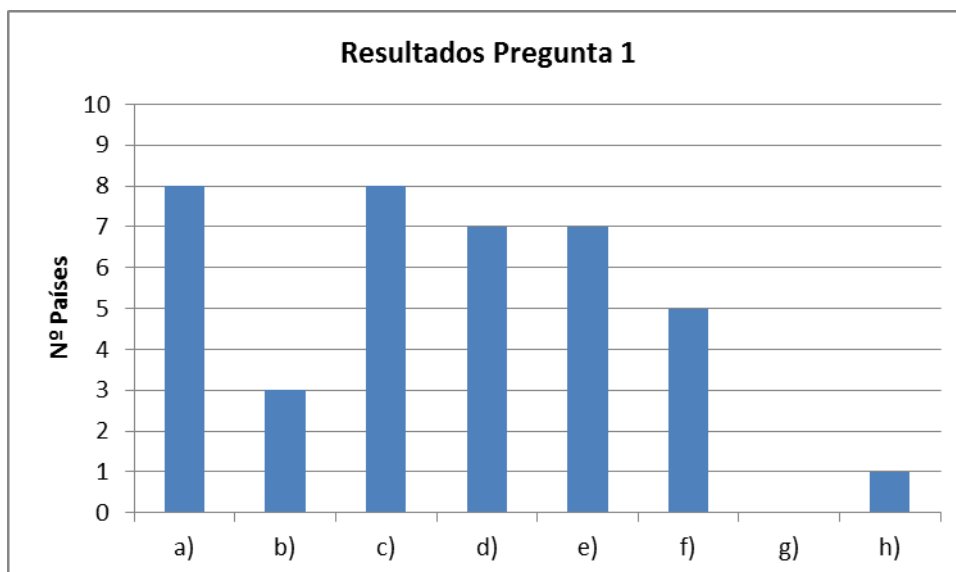
B. RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Dicha encuesta fue contestada por 10 países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, México, Paraguay y Perú.

A continuación por cada pregunta se presentan los resultados y se hacen algunos comentarios al respecto:

- 1) En relación a la información que solicita la OACI periódicamente, su Estado envía los siguientes formularios a dicha Organización (marque con una X la o las opciones que correspondan):

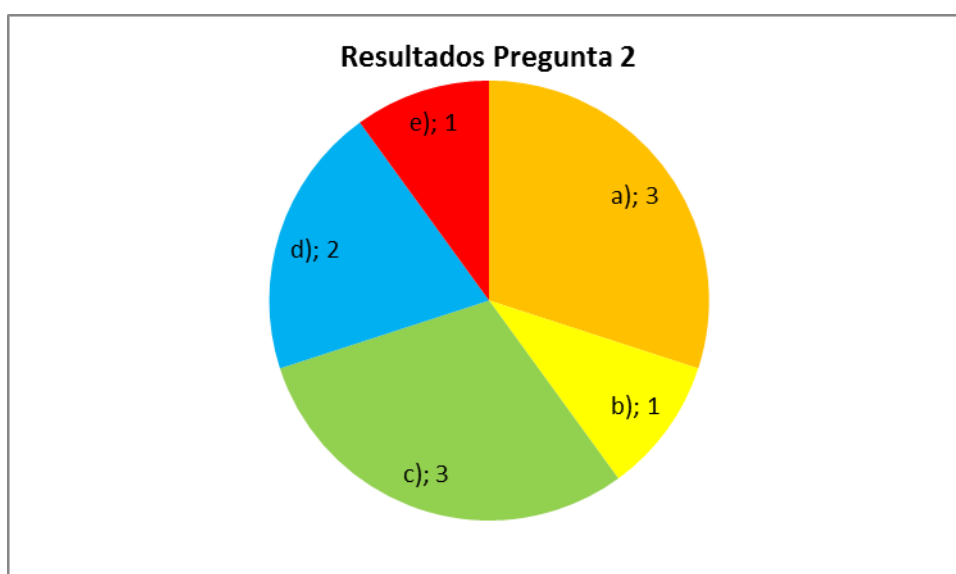
	N° PAISES
a) Formulario A “Tráfico de los transportistas aéreos comerciales”.	8
b) Formulario A-S “Tráfico de los transportistas aéreos comerciales”.	3
c) Formulario B “Origen y destino por vuelo (sólo servicios regulares de operaciones internacionales)”.	8
d) Formulario C “Tráfico por etapas (sólo servicios regulares de operaciones internacionales)”.	7
e) Formulario I “Tráfico por aeropuertos”.	7
f) Formulario I-S “Tráfico por aeropuertos”.	5
g) Ninguno de los formularios anteriores.	0
h) Esporádicamente envía algunos de los formularios anteriores.	1



Se observa que en general los países cumplen con los envíos requeridos por la OACI, principalmente con los formularios A, B, C e I. Uno de los países no contestó esta pregunta y uno indicó que enviaba esporádicamente estos formularios.

2) En relación a los conceptos de pasajeros pago y no pago de la OACI, las estadísticas de su Estado del tráfico regular (seleccione una opción marcando con una X):

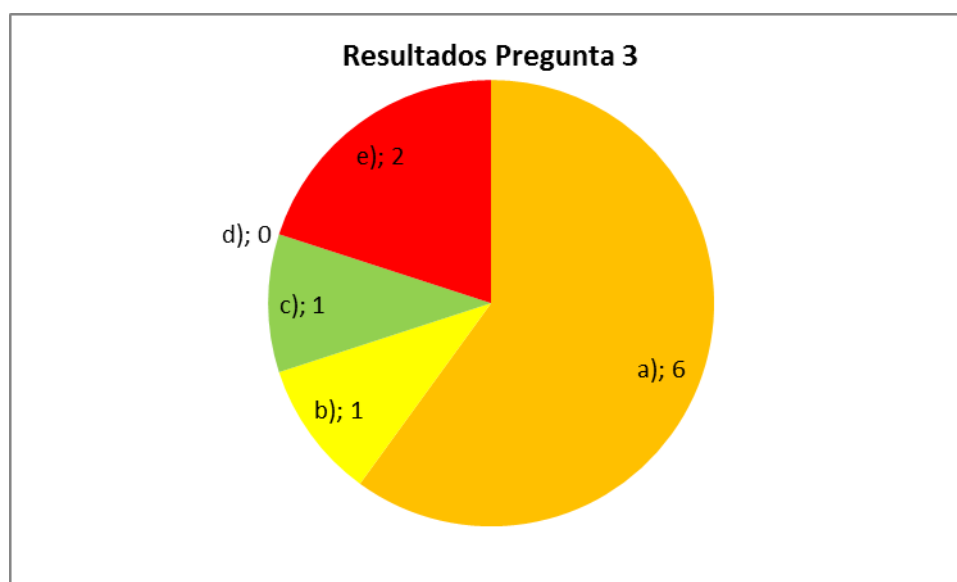
	Nº PAISES
a) Sólo consideran los pasajeros de pago.	3
b) Incluyen pasajeros de pago y no pago sin distinción.	1
c) Incluyen pasajeros de pago y no pago, en forma desagregada.	3
d) No hay conocimiento si las aerolíneas incluyen a todos los pasajeros sin distinción, o sólo a los pasajeros de pago.	2
e) No manejan los conceptos de pasajeros pago y no pago.	1



Se observa que hay diversidad en las respuestas, lo que implica que existe heterogeneidad de criterios al momento de recopilar las estadísticas. Es así como 2 países indicaron que sus estadísticas de tráfico sólo consideran los pasajeros de pago, dos países consideran a los pasajeros de pago y no pago sin distinción, 3 países maneja los pasajeros de pago y no pago en forma desagregada, 2 países no saben qué criterios utilizan las aerolíneas para declarar las estadísticas y un país no aplica concepto de pago y no pago.

- 3) En relación a los orígenes y destinos de los pasajeros, las estadísticas de su Estado del tráfico regular (seleccione una opción marcando con una X):

	N° PAISES
a) Incluyen los orígenes y destinos según el concepto OACI.	6
b) Incluyen “orígenes y destinos reales”, más allá del concepto OACI.	1
c) Existe diversidad, algunas aerolíneas reportan utilizando el concepto OACI y otras declaran “orígenes y destinos reales”.	1
d) Existen estadísticas paralelas, unas con el concepto OACI y otras con “orígenes y destinos reales”.	0
e) No hay conocimiento si las aerolíneas usan el concepto OACI al reportar las estadísticas o reportan “orígenes y destinos reales”.	2



Se observa que 6 países encuestados manejan origen y destino del tráfico según concepto OACI, en el resto se observa diversidad: un país maneja orígenes y destinos más allá del concepto OACI, otro país maneja orígenes y destinos OACI y en algunos casos orígenes y destinos reales, y dos países no conocen qué criterios utilizan las aerolíneas al momento de declarar las estadísticas.

- 4) En relación a los pasajeros en tránsito, las estadísticas de su Estado del tráfico regular (seleccione una opción marcando con una X):

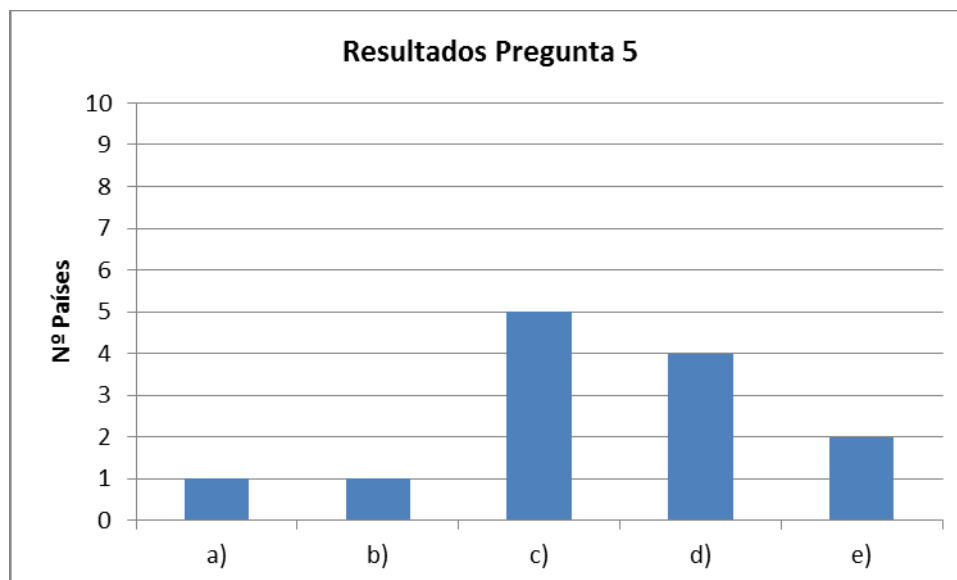
	N° PAISES
a) Sólo incluyen a aquellos pasajeros que continúan su viaje en un vuelo cuyo número sea el mismo que el del vuelo en que llegaron (tránsito directo, continuación del viaje sin cambio de avión).	2
b) Sólo incluyen a aquellos pasajeros que continúan viaje en un vuelo distinto al que llegó (continuación del viaje con cambio de avión).	0
c) Incluyen ambos tipos de tránsito según letras a) y b) anteriores, sin distinción.	4
d) Incluyen ambos tipos de tránsito según letras a) y b) anteriores, en forma desagregada.	1
e) No se mantienen estadísticas de tránsito de pasajeros por aeropuerto, o sólo hay información parcial.	3



Se observa heterogeneidad en las respuestas. Dos países manejan información sólo del tránsito directo, 4 países tienen información del tránsito directo y no directo sin distinción, un país maneja información de tránsito directo y no directo en forma desagregada y 3 países no manejan información de los tránsitos.

- 5) Su Estado realiza las siguientes actividades en beneficio de la aplicación correcta de los conceptos OACI por parte de las aerolíneas regulares (marque con una X la o las opciones que correspondan):

	Nº PAISES
a) Auditorias o verificaciones de los datos declarados por las aerolíneas.	1
b) Capacitación a las aerolíneas.	1
c) Envío de instructivos a las aerolíneas.	5
d) No realiza actividades en este sentido.	4
e) Realiza otras actividades (INDICAR):	2



Se observa que la opción más utilizada para que las aerolíneas apliquen correctamente los conceptos de la OACI en la elaboración de sus estadísticas, es a través de instructivos. Cinco países escogieron esta opción, de los cuales algunos lo complementan con otras alternativas. Sin embargo, cuatro países indicaron que no hacían actividades en este sentido.

C. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como se puede observar de los países que contestaron la encuesta, existe entre ellos heterogeneidad de criterios al momento de aplicar los conceptos OACI, lo que implica que hay que ser muy cuidadosos al momento de comparar las estadísticas entre los Estados miembros de la CLAC. Sumado a ello, algunos países no conocen los criterios utilizados por las aerolíneas al declarar las estadísticas de tráfico. Bajo este contexto es recomendable:

- 1) Que las autoridades de aviación civil conozcan los criterios que las aerolíneas utilizan para notificar las estadísticas de tráfico aéreo, para así tender a una homogeneización dentro de cada país.
- 2) Que las autoridades de aviación civil que publican las estadísticas de tráfico aéreo informen igualmente los criterios utilizados en la recolección de datos.