

**FORMULARIO M
CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y TRÁFICO—SERVICIOS
INTERNACIONALES Y TOTALES, TRANSPORTISTAS
AÉREOS COMERCIALES**

INSTRUCCIONES

REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

Consideraciones generales

Los Estados miembros de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar en forma anual las estadísticas sobre consumo de combustible y tráfico, por tipo de aeronave, para cada uno de sus transportistas aéreos comerciales que explote servicios regulares y/o no regulares.

Este informe debería abarcar el año civil, de enero a diciembre.

Plazos de presentación

El presente formulario debe completarse anualmente y presentarse a la OACI dentro de los dos meses siguientes a la finalización del período de notificación anual.

Envío del formulario por medios electrónicos

Convendría que los Estados enviaran los datos solicitados en formato electrónico, ya sea por correo electrónico (sta@icao.int) o en un disco compacto. Los ejemplares electrónicos de este formulario, así como las instrucciones pertinentes, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI (<http://www.icao.int/staforms>) o comunicándose con la Secretaría de la OACI.

Confidencialidad

Los datos proporcionados en este informe se considerarán confidenciales y no se publicarán de un modo que permita individualizar a los transportistas.

ESTADÍSTICAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

Para informar a la OACI las estadísticas de los transportistas aéreos, todos los puntos relativos a consumo de combustible y tráfico se deben notificar para el transportista explotador, incluidos los servicios de código compartido, con sistema de concesiones, mancomunados, los vuelos regulares convertidos en chárter, los arreglos de reserva de capacidad, los servicios conjuntos y los servicios de aeronaves arrendadas (véanse las definiciones más adelante). En este contexto, la expresión “transportista explotador” se aplica al transportista cuyo número de vuelo se esté utilizando para el control de tránsito aéreo (el designador de la OACI que figura en la casilla 7 del plan de vuelo). Si el transportista explotador es distinto del explotador cuyo número de vuelo se utiliza para el control de tránsito aéreo (p.ej., en algunas clases de servicios con aeronaves arrendadas), los datos que se informen corresponderán al transportista explotador real. Toda desviación debería indicarse además en el casillero “Observaciones”.

Los datos se informarán para el total de la flota explotada por el transportista aéreo para el transporte aéreo comercial, desglosado por tipo de aeronave. Si el espacio no es suficiente, utilícense ejemplares adicionales del Formulario M.

Aeronaves en la flota, por tipo (Columnas a y b).

Fabricante, modelo y serie (Columna a). Se anotará cada aeronave, con su designación de modelo completa (p.ej., Boeing 747-400, Airbus 340-300, etc.). Se anotará por separado cada tipo de aeronave en la flota del transportista aéreo.

Código de versión (Columna b). Los tres códigos de una letra indicados en la Nota del formulario se refieren a la versión de la aeronave utilizada (p.ej., de pasajeros, de carga o mixta).

Combustible consumido (Columnas c, f, i y l). Se informará la masa, en toneladas métricas, del combustible abastecido a todas las aeronaves de la flota del transportista, por tipo de aeronave (columnas a y b). No es necesario desglosar por tipo de combustible. La cantidad de combustible que consumieron las aeronaves puede determinarse a partir de las mediciones del proveedor de combustible, según consten en las notas de suministro o en las facturas correspondientes. El combustible consumido también puede determinarse utilizando los sistemas de medición de a bordo de las aeronaves.

Se incluirán además datos sobre el combustible consumido por los grupos auxiliares de energía.

Si el combustible consumido se determina en unidades de volumen (p.ej., litros, galones, metros cúbicos), dicho volumen debe convertirse a masa utilizando valores de densidad real, expresados en kg/litro y determinados para la temperatura aplicable para una medición específica. Si no pueden utilizarse sistemas de medición de a bordo, la densidad real será la que haya medido el proveedor al abastecer a la aeronave de combustible, y que se habrá registrado en la correspondiente factura o nota de suministro. Si no se dispusiera de esa información, la densidad real se determinará tomando como base la temperatura del combustible en el momento en que fue abastecida la aeronave, según lo indicado por el proveedor, o según se haya especificado para el aeródromo en el que fue abastecida la aeronave, utilizando las tablas normalizadas de correlación de densidad y temperatura. Sólo en caso de que no se dispusiera de ninguno de esos datos, se aplicará un factor de densidad normalizado de 0.8 kg/litro. El método de conversión utilizado se indicará en el casillero “Observaciones”.

Toneladas-kilómetros efectuadas (Columnas d, g, j y m). Para todas las aeronaves en cada tipo de aeronave, se indicará la suma de los productos obtenidos de multiplicar el número de toneladas de carga de pago (es decir, carga por la cual se recibe remuneración) transportadas en cada etapa de vuelo por la distancia de escala correspondiente.

Para convertir el coeficiente de ocupación de pasajeros a masa, el número de pasajeros de pago transportados se multiplica por un factor que representa la masa promedio del pasajero, más la franquicia normal de equipaje y el exceso de equipaje. Este factor de conversión queda a discreción del transportista. No obstante, cuando un transportista carezca de un factor representativo de la masa promedio del pasajero más la franquicia normal de equipaje y el exceso de equipaje, se recomienda utilizar como valor 100 kg.

La carga incluirá el expreso y las valijas diplomáticas.

En el punto referido a “correo”, se incluirá toda la correspondencia y otros objetos enviados por una administración postal para ser entregados a otra.

El factor para convertir la carga y el correo de volumen a masa queda a discreción del transportista. No obstante, si no se dispone de factor de conversión, se recomienda utilizar el valor de 161 kilogramos por metro cúbico.

Las sumas de las toneladas-kilómetros efectuadas (columnas d, g, j y m) para todos los tipos de aeronaves para un año específico deberían ser iguales a las cifras informadas en el Formulario A para ese año.

Toneladas-kilómetros disponibles (Columnas e, h, k y n). Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de toneladas de capacidad en cada cubierta (incluida la panza del avión, para el transporte de carga y correo), disponibles para el transporte de carga de pago (pasajeros, carga y correo), en cada etapa de vuelo, por la correspondiente distancia de la etapa, teniendo en cuenta las restricciones de la carga de pago, cuando corresponda, y las restricciones operacionales respecto al suministro de capacidad. El método de conversión a “toneladas disponibles” de la capacidad para el transporte de pasajeros, carga y correo debería indicarse en el casillero “Observaciones”.

Las sumas de las toneladas-kilómetros disponibles (columnas e, h, k y n) para todos los tipos de aeronaves para un año específico deberían ser iguales a las cifras informadas en el Formulario A para ese año.

Los tres puntos precedentes (es decir, consumo de combustible, toneladas-kilómetros efectuadas y toneladas-kilómetros disponibles) se calcularán e informarán por separado para todas las aeronaves en cada tipo de aeronave, para:

Servicios internacionales regulares, que comprenden los vuelos regulares efectuados por remuneración y de acuerdo con un horario publicado, o de un modo tan regular o frecuente que constituyen una serie sistemática identificable, que el público puede reservar directamente; y asimismo los vuelos complementarios ocasionados por exceso de tráfico en los vuelos regulares. Los datos correspondientes a estas columnas se calcularán a partir de todas las etapas de vuelo internacionales efectuadas durante el período pertinente.

Servicios internacionales no regulares (excluidos los vuelos a solicitud), que comprenden los vuelos no incluidos en los servicios internacionales regulares que se realizan en forma irregular, remunerados, incluidos los vuelos vacíos relacionados con esos servicios, los “viajes todo incluido” y los vuelos regulares convertidos en chárter. Exclúyanse los vuelos de taxi aéreo, los vuelos comerciales de la aviación de negocios u otros vuelos a solicitud.

Los datos correspondientes a estas columnas se calcularán a partir de todas las etapas de vuelo internacionales efectuadas durante el período pertinente.

Total internacional (servicios regulares y no regulares, excluidos los vuelos a solicitud). Representa la suma de los servicios internacionales, tanto regulares como no regulares (excluidos los vuelos a solicitud).

Servicios totales (internacionales e interiores, regulares y no regulares, excluidos los vuelos a solicitud), que incluyen el total de los servicios internacionales y el total de los servicios interiores. Los servicios interiores incluyen todas las etapas de vuelo interiores realizadas en servicios regulares y no regulares.

En caso de que haya inconvenientes respecto de la disponibilidad de datos para los servicios totales (internacionales e interiores, regulares y no regulares, excluidos los vuelos a solicitud), no es obligatorio completar esta sección. No se incluirá en los datos el transporte terrestre de pasajeros o carga organizado por un transportista aéreo en relación con un viaje aéreo.

Porcentaje de biocombustibles (servicios totales) (Columna o). El porcentaje de biocombustibles en el total de combustible consumido se indicará para los servicios totales (internacionales e interiores, regulares y no regulares, excluidos los vuelos a solicitud). Puede calcularse, por ejemplo, a partir de los registros de compra de combustible, que indican la fracción de biomasa y el valor calórico neto del combustible.

DEFINICIONES

Aeronave arrendada. Aeronave utilizada en virtud de un arrendamiento a fin de aumentar la capacidad de la flota de un transportista aéreo.

Arreglos de explotación mancomunada. Acuerdos comerciales entre transportistas aéreos que pueden comprender cierto grado de control de la capacidad y abarcar cuestiones tales como las rutas explotadas, las condiciones de explotación y la compartición del tráfico, las frecuencias, el equipo, los ingresos y los gastos entre las partes.

Arreglos sobre reserva de capacidad. Reserva de determinado número de asientos o de un espacio determinado para carga, por parte de un transportista aéreo a fin de transportar su propio tráfico a bordo de una aeronave de otro transportista aéreo.

Biocombustibles. Productos obtenidos a partir de fuentes de energía renovables, hechos de organismos vivos o de materias primas biogénicas (aceites vegetales o grasas animales). Para que se lo considere biocombustible, un combustible debe contener más de 80% de materiales renovables.

Compartición de códigos. Uso del designador de vuelo de un transportista aéreo para un servicio efectuado por otro — servicio que suele identificarse como perteneciente a este último y efectuado por el mismo (dicha identificación puede a veces ser obligatoria).

Distancias. En todos los puntos que requieran cálculos de distancia (puntos 1, 6, 7, 9, 10, 12, 17, 18, 19 y 20), deben utilizarse las distancias ortodrómicas de aeródromo a aeródromo. Dichas distancias pueden calcularse utilizando la “distancia ortodrómica”, definida como la menor distancia entre dos puntos cualesquiera en la superficie de la Tierra, que debería calcularse utilizando la fórmula de Vincenty asociada con el Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84), adoptado por la OACI y del que se hace mención en el Anexo 15 del Convenio de Chicago. La latitud y longitud de los aeródromos puede extraerse de los datos de aeródromos publicados en la Publicación de información aeronáutica (AIP).

Etapas de vuelo. Operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente. Las etapas de vuelo se clasifican en internacionales o interiores, de acuerdo con la siguiente definición:

Internacional. Toda etapa de vuelo que tenga una o ambas terminales en el territorio de un Estado distinto del Estado en el que el transportista tiene su oficina principal.

Interior. Toda etapa de vuelo que no pueda clasificarse como internacional. Las etapas de vuelo interiores son todas las realizadas entre puntos comprendidos dentro de las fronteras nacionales de un Estado por un transportista cuya oficina principal esté en dicho Estado. Las etapas de vuelo realizadas entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como las realizadas entre dos de esos territorios, se clasificarán como interiores. Esto se aplica aun en el caso de etapas que atraviesan aguas internacionales o sobrevuelan el territorio de otro Estado.

NOTAS:

1. En el caso de transportistas aéreos multinacionales que sean propiedad de Estados asociados, el tráfico dentro de cada uno de dichos Estados asociados debe notificarse por separado como interior, y todo el otro tráfico como internacional.
2. El tráfico de cabotaje “extranjero” (es decir, el tráfico entre pares de ciudades en un Estado que no sea aquél en que el transportista que notifica tiene su oficina principal) debe notificarse como tráfico internacional
3. Una escala técnica no es motivo para asignar a una etapa de vuelo una clasificación distinta de la que le hubiese correspondido en caso de no haberse efectuado dicha escala.

Pasajero de pago. Todo pasajero por cuyo transporte la línea aérea percibe remuneración comercial.

NOTAS:

1. Esta definición incluye, por ejemplo, a) los pasajeros que viajan en virtud de ofertas promocionales (p. ej., “dos por uno”) o programas de fidelidad (p. ej., utilización de puntos de pasajeros frecuentes) que se ofrecen al público; b) los pasajeros cuyos viajes constituyen una compensación por un embarque denegado; c) los pasajeros que viajan valiéndose de descuentos concedidos a las empresas; y d) los pasajeros que viajan con tarifas preferenciales (funcionarios gubernamentales, marinos, militares, jóvenes, estudiantes, etc.).
2. Esta definición excluye, por ejemplo, a) las personas que viajan gratuitamente; b) las que viajan valiéndose de tarifas o rebajas a las que sólo tienen acceso los empleados de los transportistas aéreos o sus agentes, o que se conceden únicamente para viajes de negocios de los transportistas mismos; y c) las criaturas que no ocupan asientos.

Sistema de concesiones. Otorgamiento, por parte de un transportista aéreo, de una concesión o derecho a utilizar varios elementos de su identidad comercial (tales como designador de vuelo, logotipo y símbolos de comercialización) a un concesionario, o sea, la entidad a la cual se otorga la concesión para comercializar o entregar sus servicios aéreos, habitualmente aplicando normas y controles destinados a mantener la calidad deseada por el franquiciador, es decir, la entidad que otorga la concesión.

Vuelos de pago de taxi aéreo. Vuelos no regulares, a solicitud, y pedidos con poco tiempo de antelación, para el transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, o cualquier combinación de los mismos, efectuados por remuneración, generalmente con aeronaves más pequeñas, incluidos los helicópteros (habitualmente de no más de 30 asientos). Esta definición incluye todo vuelo de emplazamiento requerido para la prestación de dicho servicio.

Vuelo de servicios conjuntos. Vuelo identificado por los designadores de dos transportistas aéreos que, con el consentimiento de sus respectivos Estados, han convenido en compartir sus ingresos o gastos.

Vuelo regular convertido en chárter. Toda la capacidad de una aeronave se asigna a la venta como vuelo chárter, en el caso de vuelos publicados como regulares pero realizados como vuelos chárter con ruta y horario idénticos o similares.

UNIDADES DE MEDIDA

Utilícese el sistema métrico para indicar las distancias y los pesos, valiéndose de los siguientes factores de conversión (del sistema inglés al sistema métrico):

1 tonelada corta (2 000 libras)	= 0,9072 toneladas
1 tonelada larga (2 240 libras)	= 1,0160 toneladas
1 milla terrestre (5 280 pies)	= 1,6093 kilómetros
1 milla marina (6 080 pies)	= 1,8531 kilómetros
1 tonelada-milla (tonelada corta y milla terrestre)	= 1,4600 toneladas-kilómetros
1 tonelada-milla (tonelada larga y milla terrestre)	= 1,6352 toneladas-kilómetros
1 galón imperial	= 4,54609 litros
1 galón EE.UU.	= 3,78541 litros

SÍMBOLOS

Al llenar este formulario se ruega utilizar los siguientes símbolos, según corresponda:

*	Datos estimativos (el asterisco inmediatamente después de la cifra estimativa)
(dejar en blanco)	Categoría no aplicable
n.d.	No se dispone de datos.