

Formulario C — Tráfico por etapas

Instrucciones

REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

Consideraciones generales

Los Estados contratantes de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar las estadísticas sobre tráfico de cada una de las líneas aéreas que presten servicios regulares internacionales. En el mismo debe incluirse la información en conjunto de los 12 meses del año civil.

Plazos de presentación

Este formulario debe llenarse anualmente y enviarse de modo que se reciba en la OACI a más tardar dos meses después de concluido el año de que se trate.

Envío del formulario por medios electrónicos

De ser posible, convendría que los Estados enviaran los datos solicitados en el formato correspondiente por correo electrónico (sta@icao.int) o por SITA (YULATYA), o bien en disquete. Los ejemplares electrónicos del presente formulario, así como las instrucciones pertinentes, pueden obtenerse en el sitio Web de la OACI (<http://www.icao.int>) o comunicándose con la Secretaría de la OACI. Los Estados preocupados por la seguridad en Internet deberían codificar sus datos empleando identificación digital (encriptación).

ESTADÍSTICAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

Utilícese este formulario para notificar los datos relativos a todas las etapas de vuelo internacionales de los servicios de pago regulares de cada línea aérea matriculada en el Estado que hace la notificación. Normalmente, las etapas de vuelo interiores no deben notificarse, pero cuando forman parte integrante de un servicio aéreo internacional pueden incluirse.

Notifíquense todas las cifras relativas a capacidad y tráfico de pago del transportista explotador, comprendido el tráfico transportado mediante los servicios de código compartido, con sistema de concesiones, mancomunados, los arreglos de reserva de capacidad, los servicios conjuntos y los servicios de aeronaves arrendadas. En este contexto, la expresión “transportista explotador” se aplica al transportista cuyo número de vuelo se esté utilizando para fines de control de tránsito aéreo.

Las estadísticas referentes a vuelos regulares convertidos en chárteres (véase la definición más adelante) se consideran como estadísticas de vuelos no regulares y, por ende, deben excluirse del presente formulario.

Columnas

Estaciones (columna a). Enumérense de la manera siguiente todas las escalas técnicas y de tráfico entre las cuales se hayan efectuado vuelos durante el año:

- Enumérense las diferentes etapas del itinerario, primero en una dirección y luego en la opuesta (véase el ejemplo más adelante). En caso de que se utilice más de un número de vuelo para el mismo itinerario, los datos pueden notificarse ya sea por número de vuelo o bien reunidos por itinerario.
- Notifíquense por separado los servicios exclusivamente de carga; los mismos no deben unificarse con los servicios de pasajeros ni con los combinados (de pasajeros y carga). Los servicios exclusivamente de carga son vuelos realizados por aeronaves que transportan carga, equipaje no acompañado o correo, pero no pasajeros. Exclúyanse todos los vuelos que transporten a uno o más pasajeros de pago, así como los vuelos que figuren en los horarios como vuelos en que se presta algún servicio de pasajeros.
- En vez de utilizar los nombres completos de las estaciones, cuando sea posible, las mismas deben identificarse valiéndose de las claves de identificación de lugar de la IATA (códigos de tres letras que figuran en el *Airline Coding Directory* de la IATA o en la *Official Airline Guide*).

Tipo de aeronave (columna b). Indíquese el código (p. ej., 747, M11, 340, AT4, etc.) para el tipo de aeronave utilizado entre cada dos estaciones. Estos códigos pueden obtenerse en el *Airline Coding Directory* de la IATA o en la *Official Airline Guide*. Cuando se haya utilizado más de un tipo de aeronave en la misma etapa de vuelo, indíquese cada tipo de aeronave (con su código y los correspondientes datos de tráfico y capacidad) en una línea horizontal separada bajo el identificador de etapa de vuelo. Véase el ejemplo de notificación al final de las instrucciones.

Número de vuelos (columna c). Indíquese el número de etapas de vuelo realizadas durante el año entre cada dos estaciones enumeradas en la columna a; cuando se haya utilizado más de un tipo de aeronave, notifíquese el número de etapas efectuadas por cada tipo.

Capacidad disponible (columnas d y e)

Número de asientos (columna d). Indíquese el número total de asientos de pasajeros disponibles para la venta durante el año entre cada dos estaciones enumeradas en la columna a. Exclúyanse aquellos asientos de los que no se haya podido disponer efectivamente para el transporte de pasajeros a raíz de limitaciones de la carga de pago ocasionadas por la necesidad de mayor cantidad de combustible u otras restricciones relativas a la carga.

Toneladas de capacidad total para carga de pago (columna e). Indíquese la capacidad total (en toneladas métricas) disponible durante el año, encima y debajo de la cubierta, para el transporte de carga de pago (pasajeros, equipaje, carga y correo) teniendo en cuenta las restricciones a la carga de pago, cuando corresponda, y las restricciones operacionales al suministro de capacidad entre cada dos estaciones enumeradas en la columna a.

Tráfico de pago (columnas f, g y h). Indíquese el total del tráfico de pago, señalándose el número de pasajeros y las toneladas de carga y correo, a bordo de la aeronave para cada etapa de vuelo sin tener en cuenta el origen o destino del tráfico.

Número de pasajeros (columna f). Inclúyanse en esta columna todos los pasajeros por cuyo transporte la línea aérea percibe remuneración comercial. Inclúyanse, 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.). Exclúyanse, 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.

Toneladas de carga (columna g). El término “carga” incluye el expreso y las valijas diplomáticas pero excluye el equipaje facturado de los pasajeros.

Toneladas de correo (columna h). El término “correo” se refiere a la correspondencia y otros objetos enviados por una administración postal para ser entregados a otra.

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.

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).

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:

Internacionales. 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.

Interiores. Todas las etapas de vuelo que no puedan clasificarse como internacionales. Las etapas de vuelo interiores comprenden 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.

Origen y destino por vuelo — tráfico. Tráfico de pago transportado en un servicio aéreo identificado por un número de vuelo, subdividido en los pares de ciudades entre las que se presta servicio, basándose en los puntos de embarque y desembarque. En el caso de pasajeros, el par de ciudades de que se trate se determina mediante los puntos de embarque y desembarque del cupón de vuelo.

Par de ciudades. Dos ciudades entre las cuales esté autorizado el viaje en virtud de un billete o parte de un billete (cupón de vuelo), o entre las que se efectúan envíos en virtud de un documento de expedición o de parte de dicho documento (carta de porte aéreo o de despacho del correo).

Servicios regulares (de pago). 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 de los vuelos regulares.

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 de 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.

Vuelo. Operación de una aeronave en una o varias etapas de vuelo sin que cambie el número de vuelo.

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 todos 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

En las columnas e, g y h, las toneladas métricas deben redondearse hasta el número entero más próximo.

SÍMBOLOS

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

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

EJEMPLO

Véase el ejemplo al dorso.

