

FORMULAIRE A-S TRAFIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX

Instructions

COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS

Généralités

Les États membres de l'OACI doivent employer le présent formulaire pour communiquer annuellement les statistiques globales de capacité et de trafic de l'ensemble des transporteurs aériens commerciaux qui ont leur principal établissement sur leur territoire, ce qui comprend les transporteurs déjà pris en compte individuellement dans le Formulaire A et, si possible, les taxis aériens, l'aviation d'affaires commerciale et autres vols payants sur demande. Les États indiqueront dans une annexe les noms de tous les transporteurs dont les données sont comprises dans le Formulaire, en les répartissant entre entreprises de transport aérien régulier et exploitants non réguliers.

Fréquence

Le Formulaire A-S doit parvenir à l'OACI dans les six mois qui suivent la fin de l'année sur laquelle il porte.

Communication électronique des données

Les États sont invités à communiquer les données demandées sous forme électronique, soit par courrier électronique (sta@icao.int), soit sur disque compact. La version électronique du présent formulaire et des instructions se trouve sur le site Internet de l'OACI (<http://www.icao.int/staforms>) ; on peut aussi l'obtenir en s'adressant au Secrétariat de l'OACI.

STATISTIQUES À COMMUNIQUER

Pour ce qui est des statistiques relatives aux transporteurs aériens, les données à communiquer pour toutes les rubriques concernant l'exploitation ou le trafic sont les données du transporteur exploitant, même en cas de services en partage de code, en franchisage ou en pool, de vols décommercialisés, d'arrangements de réservation de capacité, de services conjoints ou de services assurés par des aéronefs loués (voir les définitions ci-après). Par transporteur exploitant, on entend le transporteur dont on utilise le numéro de vol pour le contrôle de la circulation aérienne.

Colonnes

Nature des renseignements (colonne a). La colonne a comprend les quatre sections suivantes :

Vols payants réguliers. Inscire sous cette rubrique les données concernant les vols prévus et exécutés contre rémunération suivant un horaire publié, ou dont la régularité et la fréquence sont propres à constituer des séries systématiques évidentes, qui sont ouverts à la réservation directe de la part du public, ainsi que les vols supplémentaires nécessités par un excédent de trafic sur les vols réguliers.

Vols payants non réguliers (excluant les vols à la demande). Inscire sous cette rubrique les vols d'affrètement et les vols spéciaux exécutés contre rémunération autres que ceux qui sont comptés dans les vols réguliers. Les données relatives aux vols décommercialisés doivent aussi figurer dans

cette catégorie. Les statistiques à communiquer dans cette rubrique devront exclure les taxis aériens, l'aviation d'affaires commerciale ou autres vols effectués à la demande contre rémunération.

Vols payants de taxi aérien. Incrire sous cette rubrique les données concernant les vols non réguliers à la demande à bref délai pour le transport par voie aérienne de passagers, de fret ou de poste seuls ou en combinaison, exécutés contre rémunération habituellement au moyen d'aéronefs plus petits, incluant des hélicoptères (avec normalement un maximum de 30 sièges). La définition couvre également les vols de mise en place nécessaires à l'exploitation du service.

Vols non payants. Incrire sous cette rubrique les vols d'essai, les vols d'instruction et tous les autres vols pour lesquels il n'est pas reçu de rémunération.

Colonnes c à f. Les statistiques à communiquer dans les colonnes c à f sont classées soit comme internationales, soit comme intérieures, en fonction de la catégorie de l'étape (voir les définitions ci-après). La classification du trafic (passagers, fret, poste), quelle que soit la nature de ce trafic, doit être la même que celle de l'étape sur laquelle il est transporté.

Étapes internationales (colonnes c et e). Les données de ces colonnes doivent être calculées à partir de toutes les étapes internationales parcourues pendant la période considérée.

Étapes intérieures (colonnes d et f). Les données de ces colonnes doivent être calculées à partir de toutes les étapes intérieures parcourues pendant la période considérée.

Total — tous services (colonnes c et d). Incrire dans ces colonnes tous les services aériens assurés par un transporteur aérien, y compris les services exclusifs de fret. Exclure des données tout transport de surface de passagers ou de fret organisé par le transporteur aérien dans le cadre d'un voyage aérien.

Services exclusifs de fret uniquement (colonnes e et f). Remplir ces colonnes pour tous les transporteurs aériens qui assurent des services exclusifs de fret. Sous cette rubrique, inscrire les données concernant les vols réguliers et les vols non réguliers assurés par des aéronefs transportant exclusivement un chargement autre que des passagers, c'est-à-dire du fret, des bagages non accompagnés, de la poste. Exclure tout vol transportant un ou plusieurs passagers payants, et les vols présentés dans les horaires comme des vols assurant un certain service de passagers. Les données inscrites sous « Services exclusifs de fret uniquement » doivent aussi être comprises dans les chiffres des colonnes c et d sous « Total — tous services ».

Rangées

Kilomètres parcourus (rubriques 1, 12). Somme des produits obtenus en multipliant le nombre de vols effectués sur chaque étape par la longueur de l'étape.

Nombre de départs (rubriques 2, 13, 21). Ce nombre est égal au nombre d'atterrissages effectués ou au nombre d'étapes parcourues.

Heures de vol (rubriques 3, 14, 22, 23). Arrondir au nombre entier le plus proche le nombre d'heures de vol calculé sur la base du temps de vol cale à cale (c.-à-d., dans le cas d'un avion, depuis le moment où il est refoulé ou commence à rouler à son poste de stationnement pour aller décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise à son poste de stationnement après l'atterrissage). Si l'on emploie une autre base de calcul, l'indiquer dans la case « Observations ».

Passagers transportés (rubriques 4, 15). Calculer le nombre de passagers payants transportés (voir la définition ci-après) transportés en comptant chaque passager d'un vol donné (défini par un même numéro de vol) une seule fois et non pas pour chaque étape du vol ; les passagers qui voyagent sur une étape internationale et sur une étape intérieure d'un même vol doivent toutefois être comptés à la fois comme passagers d'un vol intérieur et comme passagers d'un vol international. Les passagers non payants ne comptent pas.

Tonnes de fret transportées (rubriques 5, 16). Calculer le nombre de tonnes de fret payantes transportées en comptant chaque tonne de fret d'un vol donné (défini par un même numéro de vol) une seule fois et non pas pour chaque étape du vol ; le fret qui est transporté sur une étape internationale et sur une étape intérieure d'un même vol doit toutefois être compté comme une expédition intérieure et comme une expédition internationale.

Passagers-kilomètres réalisés (rubriques 6, 17). Somme des produits obtenus en multipliant le nombre de passagers payants transportés sur chaque étape par la longueur de l'étape. Cette somme correspond au nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des passagers.

Sièges-kilomètres offerts (rubriques 7, 18). Somme des produits obtenus en multipliant la capacité (en sièges de passagers) offerte à la vente sur chaque étape par la longueur de l'étape. Ne pas compter la capacité qui n'a pas été effectivement offerte pour le transport de passagers en raison du poids du carburant ou d'autres charges.

Coefficient d'occupation passagers (rubrique 8). Rapport (en pourcentage) du nombre de passagers-kilomètres (rubrique 6) au nombre de sièges-kilomètres offerts (rubrique 7). Arrondir ce coefficient à la première décimale.

Tonnes-kilomètres réalisées (rubriques 9, 19). Somme des produits obtenus en multipliant le nombre de tonnes de charge payante (c.-à-d. pour laquelle est reçue une rémunération) transportées sur chaque étape par la longueur de l'étape. Calculer séparément les éléments suivants :

Passagers [rubriques 9 a), 19 a)]. Compter la franchise normale ainsi que les excédents de bagages. Pour convertir en poids le nombre de passagers, on multiplie ce nombre par un facteur correspondant au poids moyen du passager plus la franchise normale et l'excédent de bagages. Ce facteur de conversion est laissé au choix de l'exploitant. Si l'on n'a pas de facteur de conversion préétabli, il est recommandé d'adopter 100 kg.

Fret [rubriques 9b), 19b)]. Inclure les messageries et la valise diplomatique.

Poste [rubriques 9 c), 19c)]. Compter toute la correspondance et tous les autres objets confiés par une administration postale et destinés à être remis à une administration postale.

Tonnes-kilomètres offertes (rubriques 10, 20). Somme des produits obtenus en multipliant le nombre de tonnes offertes au transport de charge payante (passagers, fret et poste) sur chaque étape par la longueur de l'étape.

Coefficient de chargement en poids (rubrique 11). Rapport (en pourcentage) du nombre total de tonnes-kilomètres réalisées [rubrique 9 d)] au nombre de tonnes-kilomètres offertes (rubrique 10). Arrondir ce coefficient à la première décimale.

DÉFINITIONS

Aéronef loué. Aéronef qu'un transporteur aérien utilise en vertu d'un arrangement de location contractuelle pour accroître la capacité de sa flotte.

Arrangements de pool. Accord commercial entre transporteurs aériens qui peut comporter un certain degré de contrôle de capacité et concerner des éléments tels que les routes exploitées, les conditions d'exploitation et le partage du trafic, des fréquences, du matériel, des recettes et des coûts entre les parties.

Arrangements de réservation de capacité. Achat par un transporteur aérien d'un certain nombre de sièges et/ou d'une capacité de fret spécifiée, pour le transport de son trafic à bord d'un aéronef d'un autre transporteur.

Distances. À toutes les rubriques qui comportent la prise en compte de distances (rubriques 1, 6, 7, 9, 10, 12, 17, 18, 19 et 20), utiliser les distances orthodromiques entre aéroports. Ces distances sont calculées en fonction de la distance orthodromique, définie comme étant la distance la plus courte entre deux points sur la surface de la terre, en appliquant la formule Vincenty du Système géodésique mondial de 1984 (WGS 84) adopté par l'OACI et mentionné dans l'Annexe 15 à la Convention de Chicago. Les latitudes et longitudes des aéroports sont tirées de données d'aéroport publiées dans les publications d'information aéronautique (AIP).

Étape. Parcours d'un aéronef entre le décollage et le premier atterrissage qui suit. Une étape est soit internationale, soit intérieure, selon les définitions suivantes :

Étape internationale. Étape ayant une de ses extrémités, ou les deux, sur le territoire d'un État autre que celui où le transporteur aérien a son principal établissement.

Étape intérieure. Toute étape qui ne peut être classée comme internationale. Les étapes intérieures comprennent toutes les étapes parcourues entre des points situés dans les limites des frontières d'un État par un transporteur aérien qui a son principal établissement dans ledit État. Les étapes parcourues entre un État et les territoires qui lui appartiennent ainsi qu'entre deux de ces territoires sont à classer comme intérieures, même si elles traversent l'espace situé au-dessus des eaux internationales ou du territoire d'un autre État.

NOTES :

1. Dans le cas des transporteurs aériens multinationaux, dont la propriété est partagée entre plusieurs États partenaires, le trafic réalisé à l'intérieur de chacun de ces États doit être compté séparément en tant que trafic intérieur, et tout autre trafic doit être considéré comme international.
2. Le trafic de cabotage « étranger » (c.-à-d. le trafic transporté entre paires de villes d'un État autre que celui où le transporteur a son principal établissement) doit être compté dans le trafic international.
3. Une escale technique ne fait pas classer une étape dans une catégorie autre que celle dans laquelle elle aurait été classée s'il n'y avait pas eu d'escale technique.

Franchisage. Octroi par un transporteur aérien d'une franchise, ou droit d'utiliser certains de ses éléments d'identité commerciale (par exemple son indicatif de vol, ses couleurs et ses symboles commerciaux), à un franchisé (bénéficiaire de la franchise), lui permettant de commercialiser ou de

fournir ses produits de services aériens, en général sous réserve de normes et contrôles destinés à maintenir la qualité souhaitée par le franchiseur (entité qui a accordé la franchise).

Partage de code. Utilisation de l'indicatif de vol d'un transporteur pour un service assuré par un autre transporteur, service qui en général est également présenté (ceci est parfois obligatoire) comme un service du second transporteur, assuré par celui-ci.

Passager payant. Passager pour le transport duquel le transporteur aérien reçoit une rémunération marchande.

NOTES :

1. La définition inclut, par exemple, a) les passagers voyageant dans le cadre d'offres promotionnelles (par exemple, « deux pour le prix d'un ») ou de programmes de fidélisation (par exemple, échange de points dans le cadre d'un programme « Grands voyageurs »); b) les passagers voyageant au titre d'une indemnisation consécutive à un refus d'embarquement; c) les passagers voyageant aux tarifs société; d) les passagers voyageant à des tarifs préférentiels (administration publique, marins, militaires, jeunes, étudiants, etc.).
2. La définition exclut, par exemple, a) les personnes voyageant gratuitement; b) les passagers voyageant à des tarifs (réguliers ou réduits) accessibles seulement au personnel des transporteurs aériens ou à leurs agents ou en voyage officiel pour le compte des transporteurs; c) les nourrissons qui n'occupent pas de siège.

Vol décommercialisé. Toute la capacité d'un aéronef est réservée à un affrètement sur un service qui est annoncé comme service régulier, mais qui est en fait exécuté sous forme de vol d'affrètement, l'itinéraire et l'horaire étant les mêmes ou étant similaires.

Vol de service conjoint. Vol désigné par les indicatifs de deux transporteurs aériens qui, avec l'accord de leurs États respectifs, ont généralement convenu d'en partager les recettes et/ou les frais.

UNITÉS DE MESURE

Indiquer toutes les distances et tous les poids en unités du système métrique, en utilisant au besoin les coefficients de conversion suivants :

1 tonne courte (2 000 lb)	= 0,9072 tonne
1 tonne longue (2 240 lb)	= 1,0160 tonne
1 mille anglais (5 280 pieds)	= 1,6093 kilomètre
1 mille marin (6 080 pieds)	= 1,8531 kilomètre
1 tonne-mille (tonne courte-mille anglais)	= 1,4600 tonne-kilomètre
1 tonne-mille (tonne longue-mille anglais)	= 1,6352 tonne-kilomètre

SYMBOLES

Au besoin, employer les symboles suivants :

*	Donnée estimative (l'astérisque suit immédiatement le chiffre)
(blanc)	Catégorie qui ne s'applique pas
nc	Donnée non connue