

# ФОРМА А - S ПЕРЕВОЗКИ КОММЕРЧЕСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

## Инструкция по заполнению формы

### ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ

#### Общие положения

Данная форма должна использоваться государствами-членами ИКАО ежегодно для представления данных об общем объеме перевозок и других статистических данных о перевозках, которые выполнены всеми коммерческими авиаперевозчиками, основное место деятельности которых находится на территории государства, представляющего отчетность, включая авиаперевозчиков, данные о которых представляются отдельно по форме А, а также, по мере возможности, данные о полетах авиатакси, коммерческой деловой авиации и о других заказных коммерческих полетах. В отдельном дополнении государства должны перечислять названия всех авиаперевозчиков, данные о которых включены в эту форму с разбивкой на регулярные авиакомпании и нерегулярных эксплуатантов.

#### Сроки представления формы

Настоящая форма должна представляться в ИКАО в течение шести месяцев после окончания года, за который представляется отчетность.

#### Представление формы в электронном формате

Государства должны представлять требуемые данные в электронном формате по каналам электронной почты через Интернет ([sta@icao.int](mailto:sta@icao.int)) или на компакт-диске. Копию электронного формата этой формы вместе с соответствующей инструкцией по ее заполнению можно получить на сайте ИКАО в Интернете (<http://www.icao.int/staforms>) или запросить их у Секретариата ИКАО.

### ПРЕДСТАВЛЯЕМЫЕ СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

В целях представления ИКАО статистических данных о деятельности авиаперевозчиков должны представляться все данные по статьям, касающимся эксплуатации и перевозок в отношении авиаперевозчика, фактически выполняющего рейсы, включая перевозки, выполняемые в рамках соглашений о совместном использовании кодов, а также по принципу франчайзинга, в рамках пульных соглашений, по типу блок-чартерных перевозок, в рамках соглашений о блокировании мест, на условиях совместно обслуживаемых рейсов, и перевозки на арендованных воздушных судах (см. определения ниже). В этом контексте термин "авиаперевозчик, фактически выполняющий рейс" обозначает авиаперевозчика, чей номер рейса использовался для целей управления воздушным движением.

#### Графы

**Описание (графа а).** Графа а разделена на следующие четыре части:

*Регулярные коммерческие полеты.* В этом разделе представляются данные о полетах, запланированных и выполняемых за вознаграждение в соответствии с опубликованным расписанием, или о таких регулярных и довольно частых полетах, чтобы можно было считать их систематически выполняемой серией полетов, места на которые могут быть забронированы непосредственно в любом агентстве; и о дополнительных полетах, которые выполняются в связи с перегрузкой регулярных рейсов.

*Нерегулярные коммерческие полеты (исключая заказные полеты).* В этом разделе представляются данные о чартерных полетах и специальных полетах, которые выполняются за вознаграждение, но не входят в категорию полетов, выполняемых как регулярные полеты. Кроме того, сюда следует включать все данные, которые имеют отношение к блок-чартерным перевозкам. В статистические данные, представляемые под этим заголовком, не следует включать данные о полетах авиатакси, коммерческой деловой авиации и о других заказных коммерческих полетах.

*Коммерческие полеты авиатакси.* В этом разделе представляются данные о заказных нерегулярных полетах с коротким уведомлением, которые обычно выполняются за вознаграждение в целях перевозки по воздуху пассажиров, грузов или почты отдельно или в любом их сочетании на легких воздушных судах, включая вертолеты (как правило, не более 30 мест). Это определение включает любые полеты с целью перебазирования, выполнение которых необходимо для предоставления услуг.

*Некоммерческие полеты.* В этом разделе представляются данные о налете воздушных судов во время испытательных полетов, учебных полетов и других видов полетов, в результате которых не было получено каких-либо доходов.

**Графы с–f.** Статистические данные, которые включаются в графы с–f, классифицируются или как международные, или как внутренние, в соответствии с категорией этапа полета (см. определения ниже). Перевозки (пассажиров, груза, почты), независимо от их характера, классифицируются в соответствии с классификацией этапа полета, выполненного воздушным судном.

*Международные перевозки (графы с и e).* Данные, включаемые в эти графы, определяются с учетом всех выполненных международных этапов полетов за отчетный период.

*Внутренние перевозки (графы d и f).* Данные, включаемые в эти графы, определяются с учетом всех выполненных внутренних этапов полетов за отчетный период.

**Все виды перевозок (графы с и d).** В эти графы включаются данные обо всех видах воздушных перевозок, осуществляемых авиаперевозчиком, включая чистогрузовые перевозки. В эти данные не следует включать данные о любых наземных перевозках пассажиров и грузов, организованных авиаперевозчиком в связи с воздушной перевозкой,.

**Только чистогрузовые перевозки (графы e и f).** Эти графы должны заполняться в отношении всех авиаперевозчиков, выполняющих чистогрузовые перевозки. В графы включаются данные о регулярных и нерегулярных полетах воздушных судов, выполнявших все виды перевозок, кроме пассажирских, т. е. перевозок грузов, несопровождаемого багажа и почты. В эти данные не следует включать данные о полетах, связанных с перевозкой одного или более коммерческих пассажиров, и о полетах, обозначенных в расписаниях как полеты по перевозке пассажиров. Данные о только

чистогрузовых перевозках должны также включаться как один из компонентов в данные обо всех видах перевозок в графы с и d.

### Строки

**Самолето-километры (пункты 1, 12).** Указывается сумма произведений, полученных в результате умножения числа коммерческих этапов полета на протяженность соответствующего этапа.

**Отправления воздушных судов (пункты 2, 13, 21).** Указывается число совершенных посадок или этапов полета.

**Налет часов (пункты 3, 14, 22, 23).** Налет часов указывается цифрой с точностью до целого часа и рассчитывается по принципу "от начала движения перед вылетом до остановки после посадки" (т. е. с момента начала буксировки воздушного судна от выхода аэровокзала или с момента руления с места стоянки с целью выполнения взлета и до момента окончательной остановки воздушного судна около входа в аэровокзал или на месте стоянки после посадки). Если используются другие принципы расчета, то это указывается в разделе "Примечания".

**Перевезено пассажиров (пункты 4, 15).** Количество перевезенных коммерческих пассажиров (см. ниже определение) следует определять таким образом, чтобы пассажир, следующий конкретным рейсом (т. е. пассажир, выполняющий весь полет с одним номером рейса), учитывался только один раз, а не на каждом этапе этого полета, но с одним исключением: если пассажир в ходе одного полета летит на международном и на внутреннем этапах, то его следует учитывать и как внутреннего, и как международного пассажира. В эти данные не следует включать данные о некоммерческих пассажирах.

**Перевезено тонн груза (пункты 5, 16).** Количество тонн перевезенных коммерческих грузов следует определять, учитывая каждую тонну груза, перевозимую конкретным рейсом (т. е. вся перевозка осуществляется с одним номером рейса), и при этом она учитывается только один раз, а не по каждому отдельному этапу этого полета, с одним исключением из этого правила, когда груз перевозится как на международном, так и на внутреннем этапах одного полета, и поэтому при расчетах ее следует учитывать и как внутреннюю, и как международную перевозку.

**Выполненные пассажиро-километры (пункты 6, 17).** Указывается сумма произведений, полученных путем умножения числа коммерческих пассажиров, перевезенных на каждом этапе полета, на протяженность соответствующего этапа. Полученная в результате цифра соответствует числу километров, которое пролетели все пассажиры.

**Располагаемые кресло-километры (пункты 7, 18).** Указывается сумма произведений, полученных в результате умножения количества располагаемых для продажи пассажирских мест на каждом этапе полета на протяженность соответствующего этапа. В расчет не следует принимать места, которые фактически не были предоставлены для перевозки пассажиров вследствие загрузки топливом или размещения другого груза.

**Коэффициент пассажирской загрузки (пункт 8).** Указывается количество пассажиро-километров (пункт 6) в процентном выражении к располагаемым кресло-километрам (пункт 7). Коэффициент пассажирской загрузки указывается с точностью до 0,1 (т. е. до ближайшей десятой процентного пункта).

**Выполненные тонно-километры (пункты 9, 19).** Указывается сумма произведений, полученных в результате умножения перевезенных на каждом этапе полета тонн коммерческого груза (т. е. за перевозку которых получено вознаграждение) на протяженность соответствующего этапа. Отдельные расчеты следует производить в отношении:

*Пассажиров (пункты 9 а) и 19 а)).* Сюда следует включать провозимый в пределах нормы бесплатный и сверхнормативный багаж. Для определения веса коммерческой загрузки, исходя из количества пассажиров на борту воздушного судна, количество пассажиров следует умножить на коэффициент, представляющий собой среднюю массу пассажира, и прибавить к этому массу провозимого в пределах нормы бесплатного и сверхнормативного багажа. Однако если авиаперевозчик не располагает коэффициентом, определяющим среднюю массу пассажира и плюс к ней массу провозимого в пределах нормы бесплатного и сверхнормативного багажа для установления общей массы, то рекомендуется использовать 100 кг.

*Груза (пункт 9 б) и 19 б)).* В этот пункт следует включать данные о срочных грузах и дипломатическом багаже.

*Почты (пункт 9 с) и 19 с)).* В этот пункт следует включать данные о корреспонденции и других предметах, сданных и предназначенных для доставки почтовому ведомству.

**Располагаемые тонно-километры (пункты 10, 20).** Указывается сумма произведений, полученных путем умножения числа тонн располагаемой коммерческой загрузки (пассажиры, груз, почта) на каждом этапе полета на протяженность соответствующего этапа.

**Коэффициент коммерческой загрузки (пункт 11).** Указывается общее количество выполненных тонно-километров (пункт 9 d)), выраженное в процентном отношении к располагаемым тонно-километрам (пункт 10). Коэффициент коммерческой загрузки указывается с точностью до 0,1 (т. е. до ближайшей десятой процентного пункта).

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ТЕРМИНОВ

**Арендованное воздушное судно.** Воздушное судно, используемое в соответствии с соглашением об аренде на контрактных условиях в целях увеличения емкости самолетного парка авиаперевозчика.

**Блок-чартерные перевозки.** Вся емкость воздушного судна зафрахтована для выполнения чартерных перевозок на основе полетов, указанных в расписании как регулярные, которые, тем не менее, осуществляются как чартерные полеты по тем же самым или похожим маршрутам и расписанию.

**Коммерческие пассажиры.** Пассажир, за перевозку которого авиаперевозчик получает коммерческое вознаграждение.

### ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Данное определение относится, например, к: а) пассажирам, которые летят по билетам, приобретенным в свободной продаже по льготным тарифам (например, "два за один") или в рамках поощрительных программ (например, с учетом погашения баллов, начисленных им как часто летающим пассажирам); б) пассажирам, путешествующим в качестве компенсации

за отказ в посадке на воздушное судно; с) пассажирам, которые летят по билетам, приобретенным с корпоративной скидкой; d) пассажирам, которые летят по билетам, приобретенным по преференциальным тарифам (государственные служащие, моряки, военные, молодежь, студенты и т. д.).

2. Под это определение не подпадают, например: а) лица, которые летят по бесплатным билетам; б) лица, которые летят по билетам, приобретенным по тарифам или со скидкой, предоставляемым только служащим авиакомпаний или их агентам, или если их поездка связана с деятельностью перевозчика; с) дети, которые не занимают мест.

**Пульные соглашения.** Коммерческое соглашение между авиаперевозчиками, в котором может предусматриваться осуществление в определенной степени контроля провозной емкости и в котором могут оговариваться такие аспекты, как эксплуатируемые маршруты, условия эксплуатации, а также определяется долевое распределение между сторонами объема перевозок, частоты движения, оборудования, доходов и расходов.

**Расстояния.** Во всех пунктах, где предусматривается выполнение вычислений с использованием расстояний (пункты 1, 6, 7, 9, 10, 12, 17, 18, 19 и 20), следует использовать расстояние от аэродрома до аэродрома при выполнении полета по ортодромии. Расстояния могут вычисляться путем расчета расстояния по ортодромии, определяемое как кратчайшее расстояние между любыми двумя точками на земной поверхности по формуле Винсенти, связанной с принятой ИКАО Всемирной геодезической системой – 1984 (WGS 84), о которой идет речь в Приложении 15 к Чикагской конвенции. Для вычислений могут использоваться данные о широте и долготе аэродромов, публикуемые в сборнике аэронавигационной информации (САИ).

**Совместное использование кода.** Использование кодового обозначения рейса одного авиаперевозчика при выполнении перевозки вторым авиаперевозчиком, перевозка которого, как правило, также определяется (или может действовать требование о таком определении) как перевозка, выполняемая вторым авиаперевозчиком.

**Совместно обслуживаемый полет.** Полет, выполняемый с использованием кодовых обозначений двух авиаперевозчиков, которые, как правило, с согласия соответствующих государств заключают между собой соглашение о разделении доходов и/или расходов.

**Соглашения о блокировании мест.** Авиаперевозчик закупает определенное количество пассажирских мест и/или часть грузового отсека для выполнения своих перевозок на воздушном судне другого авиаперевозчика.

**Франчайзинг.** Предоставление авиаперевозчикам привилегий или права использовать различные элементы обозначения его корпорации (к примеру, кодовое обозначение рейса, форма, рыночные символы) другой компании, т. е. юридическому лицу, которое получает привилегию предлагать на рынке или предоставлять услуги в виде воздушных перевозок, но, как правило, при условии соблюдения действующих стандартов и под контролем, обеспечивающим качество предоставляемых услуг согласно требованиям имеющей патент компании, т. е. юридического лица, предоставившего эти привилегии.

**Этап полета.** Этап полета воздушного судна с момента взлета до следующей посадки. Этап полета классифицируется как международный или внутренний на основе применения следующих критериев:

*Международный этап полета.* Этап полета с одним или обоими конечными пунктами, расположенными на территории государства, не являющегося тем государством, на территории которого находится основное место коммерческой деятельности авиаперевозчика.

*Внутренний этап полета.* Этап полета, который не может быть классифицирован как международный. Внутренние этапы полета включают все этапы полетов, которые выполнены между пунктами, расположенными в пределах национальных границ государства, авиаперевозчиком, чье основное место коммерческой деятельности находится на территории этого государства. Этапы полетов между государством и принадлежащими ему территориями, так же, как и этапы полетов между двумя такими территориями, следует классифицировать как внутренние. Это положение остается в силе и в том случае, когда этап полета проходит над международными водами или над территорией другого государства.

#### **ПРИМЕЧАНИЯ:**

1. В тех случаях, когда несколько государств на партнерских началах владеют международными авиаперевозчиками, данные об объеме перевозок, которые выполнены внутри каждого государства-партнера, следует представлять отдельно как о внутренних перевозках, а обо всех других видах перевозок - как о международных.
2. Данные об "иностраннных" каботажных перевозках (т. е. перевозках, осуществляемых между парами городов не в том государстве, где находится основное место коммерческой деятельности авиаперевозчика, в отношении которого представляется отчетность) следует включать в данные о международных перевозках.
3. Выполнение технической остановки не должно приводить к тому, чтобы какой-то этап полета классифицировался не так, как он бы классифицировался, если такой технической остановки не было.

#### **ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ**

Все данные о расстояниях и весе представляются в метрической системе, и при этом используются следующие коэффициенты перевода (из системы фут/фунт в метрическую систему):

1 короткая тонна (2000 фунтов) = 0,9072 тонны

1 длинная тонна (2240 фунтов) = 1,0160 тонны

1 статутная миля (5280 футов) = 1,6093 километра

1 морская миля (6080 футов) = 1,8531 километра

1 тонно-миля (короткая тонна и статутная миля) = 1,4600 тонно-километра

1 тонно-миля (длинная тонна и статутная миля) = 1,6352 тонно-километра.

*Примечание (только к тексту на английском языке).* Слово "tonne" обозначает, что используется метрическая система, а слово "ton" - система измерения в фунтах.

**СИМВОЛЫ**

При заполнении данной формы, по мере необходимости, используются следующие символы:

*	расчетные данные (звездочка ставится сразу же после расчетной цифры);
(прочерк)	категория не применима;
д/о	данные отсутствуют.

— КОНЕЦ —