

**FORMULAIRE D**  
**MATÉRIEL VOLANT ET PERSONNEL — TRANSPORTEURS**  
**AÉRIENS COMMERCIAUX**

**Instructions**

**COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS**

**Généralités**

Les États membres de l'OACI doivent employer le présent formulaire pour communiquer les statistiques relatives au matériel volant et au personnel de chacun de leurs transporteurs aériens qui exploitent des vols commerciaux réguliers et/ou non réguliers.

Tout le matériel volant et tout le personnel de chaque transporteur aérien commercial doit faire l'objet du compte rendu. Toutefois, dans le cas des petits transporteurs (c'est-à-dire ceux qui ne communiquent que des données de trafic annuelles dans le Formulaire A), les données sur le personnel se limitent à trois catégories : a) pilotes et copilotes, b) personnel de cabine et c) autres personnels.

Le compte rendu doit porter sur l'année civile (janvier à décembre). Si cela n'est pas possible, il pourra toutefois porter sur l'exercice financier du transporteur.

**Fréquence**

Le Formulaire D doit être rempli annuellement et parvenir à l'OACI dans les quatre 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](mailto: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**

**1<sup>re</sup> Partie — Matériel volant**

Donner les chiffres pour l'ensemble du matériel volant du transporteur, que ce matériel soit utilisé pour des vols internationaux, intérieurs, réguliers ou non réguliers. Utiliser au besoin des exemplaires supplémentaires du formulaire.

Faire figurer séparément les renseignements relatifs aux aéronefs de chaque type utilisés temporairement par le transporteur mais appartenant à une autre société et indiquer ces aéronefs dans la case « Observations ». Indiquer aussi dans la case « Observations » les aéronefs appartenant au transporteur mais utilisés par d'autres sociétés.

**Types d'aéronefs composant le parc aérien (colonnes a et b)**

*Constructeur et modèle (colonne a).* Indiquer les types d'aéronefs en donnant la désignation complète du modèle (par exemple Boeing 747-200, Airbus 340-300, ATR 72, etc.). Remplir une ligne distincte pour chaque type d'aéronef du transporteur.

*Code d'utilisation/version (colonne b).* Des quatre lettres indiquées dans la note 1 au bas du formulaire, les lettres « P », « F » et « M » servent à désigner les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial. Elles correspondent à la version de l'aéronef (passagers, fret ou combi — voir les définitions ci-après). Dans le cas des aéronefs qui ne sont pas utilisés pour le transport commercial, comme les aéronefs qui servent à la formation au pilotage, inscrire la lettre « O ».

**Capacité et masse des aéronefs (colonnes g, h et i)**

*Nombre de sièges-passagers (colonne g).* Indiquer le nombre de sièges-passagers pour chaque type d'aéronef. Lorsque des aéronefs d'un même type sont équipés d'un nombre de sièges-passagers différent, par exemple 80, 90 et 100, le préciser en portant dans la colonne : 80/90/100.

*Capacité moyenne en charge payante (tonnes) (colonne h).* Pour chaque type d'aéronef, indiquer la capacité totale moyenne offerte durant l'année au transport de charge payante (passagers, bagages, fret, poste), sur les ponts et en soute, en tenant compte des restrictions de charge marchande, lorsqu'il y en a, et des restrictions opérationnelles sur la fourniture de capacité. On calcule la capacité moyenne en charge payante (exprimée en tonnes métriques et arrondie à la première décimale) en divisant le nombre total de tonnes-kilomètres offertes durant l'année pour chaque type d'aéronef par le nombre correspondant de kilomètres parcourus par les aéronefs.

*MCTOM moyenne (tonnes) (colonne i).* Indiquer pour chaque type d'aéronef la masse maximale au décollage certifiée (MCTOM) moyenne portée sur le certificat de navigabilité, le manuel de vol ou un autre document officiel. Cette masse doit être exprimée en tonnes métriques et être arrondie à la première décimale.

**Utilisation des aéronefs pendant l'année (colonnes j à s)**

Pour ce qui est des statistiques relatives à l'utilisation des aéronefs des transporteurs, les données à communiquer 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.

Les nombres de départs, d'heures de vol et de kilomètres parcourus doivent être ventilés entre les deux catégories indiquées ci-après. À défaut des données exactes, fournir des estimations, si possible, et ajouter un astérisque (\*) immédiatement après le chiffre.

***Vols payants***

*Réguliers.* 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 vols supplémentaires nécessités par un excédent de trafic sur les vols réguliers.

*Non réguliers (excluant les vols à la demande).* Vols occasionnels exécutés contre rémunération qui ne sont pas comptés dans les vols réguliers, ainsi que les vols à vide qui s'y rattachent, les vols pour voyages à forfait et les vols décommercialisés. Les statistiques à communiquer sous cette rubrique excluent les taxis aériens, l'aviation d'affaires commerciale ou autres vols payants à la demande.

***Tous les vols (total)***

Tous les vols, payants et non payants. Ils incluent des vols réguliers et non réguliers, définis ci-dessus, et les taxis aériens, l'aviation d'affaires commerciale et d'autres vols payants à la demande, ainsi que l'aviation d'affaires non commerciale, les vols d'essai, d'entraînement et tous autres vols de ce genre pour lesquels aucune rémunération n'est perçue.

**Nombre de départs (colonnes j, k et l).** Dans les colonnes j et k, indiquer le nombre de départs de vols payants réguliers et non réguliers, respectivement. Dans la colonne l, indiquer le nombre total de départs (équivalent au nombre d'étapes) de vols payants et de vols non payants.

**Nombre d'heures de vol (colonnes m, n et o).** Dans les colonnes m et n, indiquer le nombre d'heures de vol payantes des vols réguliers et non réguliers, respectivement. Dans la colonne o, indiquer le nombre total d'heures de vol payantes et non payantes. Le nombre d'heures de vol, arrondi au nombre entier le plus proche, doit être 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 ».

**Kilomètres parcourus (colonnes p, q et r).** Dans les colonnes p et q, indiquer le nombre de kilomètres parcourus (c-à-d. la somme des produits obtenus en multipliant le nombre de vols effectués sur chaque étape par la longueur de l'étape) pour les vols payants réguliers et non réguliers respectivement. Dans la colonne r, indiquer le nombre total de kilomètres parcourus pour tous les vols, payants et non payants.

**Nombre total de jours de disponibilité (colonne s).** Le nombre de jours de disponibilité correspond à la somme des nombres de jours pendant lesquels chaque aéronef est disponible au cours de la période considérée. Les périodes suivantes doivent être exclues :

- Période qui s'écoule entre la date de l'acquisition et la date de mise en service ;
- Période qui s'écoule après le dernier vol payant exécuté par un aéronef et le moment où celui-ci est retiré du service ;
- Temps pendant lequel l'aéronef est hors service pour cause d'accident ou de transformation majeurs ;
- Temps pendant lequel un aéronef n'est pas en la possession du transporteur ;
- Temps pendant lequel un aéronef est immobilisé par suite d'une décision officielle, par exemple d'une interdiction de vol prononcée par les services techniques officiels.

Tous les autres jours doivent être considérés comme des jours de disponibilité, même les périodes d'entretien ou de révision.

## 2<sup>e</sup> Partie — Personnel

### Catégories de personnel (colonne a)

*Pilotes et copilotes.* Cette rubrique se passe d'explications.

*Autre personnel navigant technique.* Comprend les mécaniciens navigants.

*Personnel de cabine.* Cette rubrique se passe d'explications.

*Personnel d'entretien et personnel technique.* Personnel au sol, y compris le personnel d'encadrement, de planification et d'inspection des ateliers d'entretien et de révision. Comprend également les magasiniers, les pointeaux et le personnel comptable des ateliers d'entretien et de révision. Indiquer séparément :

a) les mécaniciens titulaires d'une licence ;

b) le reste du personnel.

Il est à noter que pour les licences, certains États emploient le terme « technicien » et non pas « mécanicien ».

*Personnel préposé à la billetterie et aux ventes.* Personnel affecté à l'établissement des billets, aux ventes et à la stimulation des ventes.

*Autres personnels.* Personnels n'entrant dans aucune des rubriques précédentes ; par exemple, personnel administratif du siège social.

**Effectifs (colonnes b et c).** Donner les chiffres pour l'ensemble du personnel, temporaire ou permanent, figurant sur les états de paie du transporteur à la fin du premier et du second semestre. Le personnel à temps partiel doit être compté dans le total en proportion du temps travaillé par rapport au personnel à plein temps (p. ex., deux salariés à mi-temps équivalent à un plein temps).

**Total des dépenses annuelles pour chaque catégorie de personnel (colonne d).** Indiquer le total des dépenses annuelles en traitements et indemnités pour tous les membres du personnel de chacune des six catégories. Cette rémunération doit comprendre le traitement brut (avant déduction de l'impôt sur le revenu, des retenues pour pension et sécurité sociale et des versements volontaires), la rétribution des heures supplémentaires, les primes de vol et les indemnités de subsistance diverses telles qu'indemnité de vie chère ou indemnité de résidence et de séjour à l'étranger. Elle ne doit pas comprendre les indemnités de déplacements, de déménagement, d'instruction, d'uniformes, etc. Préciser l'unité monétaire employée.

## DÉFINITIONS

**Aéronef combi (code M).** Aéronef de transport qui peut transporter à la fois des passagers et du fret sur le pont principal, souvent dans des configurations variées.

**Aéronef de fret (code F).** Aéronef tout cargo ou aéronef-cargo configuré pour le transport de fret seulement (même s'il peut aussi transporter les accompagnateurs de certains types de fret, comme le bétail).

**Aéronef de passagers (code P).** Aéronef principalement conçu et configuré pour le transport de personnes et de bagages qui les accompagnent. Le fret éventuel est généralement placé en soute.

**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.

**Étape.** Parcours d'un aéronef entre le décollage et le premier atterrissage qui suit.

**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.

**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.

**Vols payants de taxi aérien.** 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.

## 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

## 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