

**FORMULAIRE M**  
**CONSOMMATION DE CARBURANT D'AVIATION ET TRAFIC —**  
**TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX**

**Instructions**

**COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS**

**Généralités**

Les États membres de l'OACI doivent utiliser le présent formulaire pour communiquer les statistiques de consommation de carburant d'aviation et de trafic, ventilées par type d'aéronef, pour chacun de leurs transporteurs aériens commerciaux qui exploitent des services réguliers et/ou des vols non réguliers.

Le rapport couvrira l'année civile, allant de janvier à décembre.

**Fréquence**

Le présent formulaire doit être rempli annuellement et parvenir à l'OACI dans les deux 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.

**Confidentialité**

Les données communiquées dans le présent compte rendu seront traitées en toute confidentialité et ne seront pas rendues publiques de façon à permettre l'identification des différents transporteurs.

**STATISTIQUES À COMMUNIQUER**

Aux fins de la communication des statistiques des transporteurs aériens à l'OACI, toutes les données sur la consommation de carburant et de trafic doivent être soumises pour le transporteur exploitant, incluant les services en partage de code, en franchisage ou en pool, les vols décommercialisés, les arrangements de réservation de capacité, les services conjoints ou les services assurés par des aéronefs loués (voir les définitions ci-après). À cet égard, par transporteur exploitant, on entend le transporteur dont on utilise l'indicatif OACI pour le contrôle de la circulation aérienne (indicatif de l'OACI figurant dans la case 7 du plan de vol). Si le transporteur exploitant n'est pas celui dont on utilise le numéro de vol aux fins de contrôle de la circulation aérienne (en cas par exemple de services d'affrètement), les données seront communiquées pour le transporteur exploitant réel. Tout écart devra être signalé dans les observations.

Les statistiques doivent être fournies pour l'ensemble de la flotte exploitée par le transporteur aux fins de transport aérien commercial, ventilées par type d'aéronef. Au besoin, utiliser des exemplaires supplémentaires du Formulaire M.

**Aéronefs de la flotte, par type (colonnes a et b)**

*Constructeur, modèle et série (colonne a).* Indiquer chaque appareil en indiquant le nom complet du modèle (par exemple, Boeing 747-400, Airbus 340-300, etc.). Chaque type d'aéronef de la flotte fera l'objet d'une rubrique distincte.

*Code de version (colonne b).* Les trois codes à une lettre indiqués dans la Note du formulaire désignent l'utilisation de l'aéronef (à savoir, passagers, fret ou combinaison).

**Carburant consommé (colonnes c, f, i et l).** Indiquer la masse en tonnes métriques du carburant chargé à bord de tous les aéronefs de la flotte, par type d'aéronef (colonnes a et b). Aucune distinction n'est faite entre les différents types de carburant. Le remplissage en carburant peut être déterminé selon les mesures du fournisseur de carburant, figurant dans les avis de livraison ou les factures. On peut aussi le déterminer en consultant les systèmes de mesure de bord des aéronefs.

Les données communiquées comprennent également le carburant consommé par les groupes auxiliaires de bord.

Si le remplissage est déterminé par unités de volume (ex. : litres, gallons, mètres cubes), les quantités seront converties en masse, calculées sur la base des valeurs de la densité réelle (exprimées en kg/litre) et déterminées en fonction de la température applicable à une mesure particulière. Si les systèmes de mesure de bord ne peuvent être utilisés, la densité réelle sera déterminée à partir de la température du carburant durant le remplissage, fournie par le fournisseur de carburant ou indiquée pour l'aérodrome où se fait le remplissage, en fonction des tableaux de corrélation standard densité-température. En l'absence de telles indications, on appliquera alors un facteur de densité standard de 0,8 kg/litre. La méthode de conversion sera indiquée dans les observations.

**Tonnes-kilomètres réalisées (colonnes d, g, j et m).** Indiquer, pour tous les aéronefs, par type d'aéronef, la somme des produits obtenus en multipliant le nombre de tonnes de charge payante (c.-à-d. pour laquelle une rémunération est perçue) transportées sur chaque étape par la longueur de l'étape.

Pour convertir la charge payante de passagers en coefficient de remplissage, multiplier le nombre de passagers payants transportés par un facteur représentant la masse moyenne du passager plus la franchise normale de bagage et l'excédent de bagage. Le facteur de conversion est laissé au choix du transporteur. Toutefois, si aucun facteur de conversion particulier n'a été retenu, il est recommandé d'utiliser 100 kilogrammes.

Le fret inclut les messageries et la valise diplomatique.

La poste comprend tous les articles de correspondance et autres objets confiés aux administrations postales aux fins de distribution.

Le facteur de conversion du volume du fret et de la poste en masse est laissé au choix du transporteur. Toutefois, si aucun facteur de conversion particulier n'a été retenu, il est recommandé d'utiliser 161 kg par mètre cubique.

Les sommes des tonnes-kilomètres réalisées (colonnes d, g, j et m) pour tous les types d'aéronef pour une année donnée doivent être égales aux sommes correspondantes indiquées dans le Formulaire A pour l'année en question.

**Tonnes-kilomètres offertes (colonnes e, h, k et n).** Indiquer la somme des produits obtenus en multipliant le nombre de tonnes de charge payante offerte sur chaque pont (incluant la soute de l'aéronef pour le transport du fret et de la poste) pour le transport de charges payantes (passagers, fret et poste), en tenant compte des restrictions de charge payante et d'exploitation appliquées le cas échéant sur la capacité offerte, pour chaque étape de vol, par la distance correspondante. Indiquer dans les *Observations* la méthode de conversion de la capacité (passagers, fret et poste) en tonnes offertes.

Les sommes des tonnes-kilomètres offertes (colonnes e, h, k et n) pour tous les types d'aéronef pour une année donnée doivent être égales aux sommes correspondantes indiquées dans le Formulaire A pour l'année en question.

Les trois rubriques ci-dessus (carburant consommé, tonnes-kilomètres réalisées et tonnes-kilomètres offertes) seront calculées et communiquées séparément pour tous les aéronefs, ventilées par type d'aéronef, pour :

**Services internationaux réguliers** – comprenant les vols payants prévus et exécutés contre rémunération selon un horaire publié, ou les vols suffisamment réguliers ou fréquents pour constituer une série manifestement systématique, ouverts à la réservation directe par les membres du public ; ainsi que les vols supplémentaires occasionnés par un excédent de trafic des vols réguliers. Les données de ces colonnes doivent être déterminées à partir de toutes les étapes internationales de vol réalisées durant la période de compte rendu.

**Services internationaux non réguliers (excluant les vols à la demande)** – comprenant les vols autres que les vols indiqués pour les services internationaux réguliers exécutés contre rémunération sur une base irrégulière, incluant les vols à vide connexes, les voyages à forfait et les vols décommercialisés. Sont exclus les taxis aériens, l'aviation d'affaires commerciale ou autres vols payants à la demande.

Les données de ces colonnes doivent être déterminées à partir de toutes les étapes internationales de vol réalisées durant la période de compte rendu.

**Total – Services internationaux (réguliers et non réguliers, excluant les vols à la demande).** Inclut les totaux des services internationaux et intérieurs. Les services intérieurs comprennent les étapes de vols intérieurs réalisées dans le cadre de services réguliers et non réguliers.

Si les données sur les services totaux (internationaux et intérieurs réguliers et non réguliers, excluant les vols à la demande) ne sont pas disponibles, il n'est pas obligatoire de les inclure dans cette section. Ne pas inclure non plus le transport de surface des passagers et du fret organisé par le transporteur aérien dans le cadre d'un voyage aérien.

**Pourcentage de biocarburants (services totaux) (colonne o).** La proportion de biocarburants dans le remplissage total doit être indiquée pour les services totaux (internationaux et intérieurs, réguliers et non réguliers, excluant les vols à la demande). Cette proportion peut être déterminée à partir, par exemple, des justificatifs d'achats qui indiquent la part de biomasses et la valeur calorique nette du carburant.

## 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.

**Biocarburants.** Produits de sources énergétiques non fossiles, constitués d'organismes vivants ou de matières premières biogéniques (huiles végétales ou gras animaux). Seuls les carburants contenant plus de 80 % de matières renouvelables sont considérés comme des biocarburants.

**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.

**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.

**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
1 gallon impérial	= 4,54609 litres
1 gallon US	= 3,78541 litres

**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

— FIN —