

ФОРМА D
ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРСОНАЛ.
КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ

Инструкция по заполнению формы

ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ

Общие положения

Данная форма должна использоваться государствами-членами ИКАО для представления статистических данных о парке воздушных судов каждого из их коммерческих авиаперевозчиков, осуществляющих коммерческие регулярные и/или нерегулярные воздушные перевозки.

Следует представлять данные о парке воздушных судов и персонале по каждому коммерческому авиаперевозчику. Однако в отношении небольших авиаперевозчиков (т. е. тех авиаперевозчиков, данные об объеме перевозок которых представляются ежегодно только по форме А) данные о персонале должны представляться по трем категориям, а именно: а) пилоты и вторые пилоты, б) кабинный экипаж и с) весь другой персонал.

В настоящей форме должны представляться данные за календарный год с января по декабрь. Однако если это нецелесообразно по практическим соображениям, то в форму могут включаться данные за финансовый год авиаперевозчика.

Сроки представления формы

Настоящая форма должна заполняться ежегодно и представляться ИКАО в течение четырех месяцев после окончания периода, 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) 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

ЧАСТЬ I. ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Данные представляются обо всем парке воздушных судов, эксплуатируемых авиаперевозчиком независимо от того, выполняют ли воздушные суда международные, внутренние, регулярные или нерегулярные перевозки. В том случае, если все данные не умещаются в одной форме D, то можно использовать дополнительные экземпляры этой формы.

Данные по каждому типу воздушных судов, полученных авиаперевозчиком для эксплуатации в течение ограниченного периода времени от другой компании, следует указывать отдельно и, кроме того, необходимо упоминать об этом в разделе "Примечания". Сведения о воздушных судах,

принадлежащих авиаперевозчику, но используемых другими компаниями, должны включаться в раздел "Примечания".

Типы воздушных судов в парке авиаперевозчика (графы a и b)

Изготовитель и модель (графа a). Представляются данные по каждому воздушному судну в виде полного обозначения его модели (например, "Боинг-747-400", "Эрбас-340-300", ATR-72, и т. п.). По каждому типу воздушного судна, входящего в парк авиаперевозчика, эти данные указываются отдельной строкой.

Код использования/варианта воздушного судна (графа b). Для обозначения воздушных судов, используемых для выполнения коммерческих воздушных перевозок из четырех однобуквенных кодов, приведенных в сноске 1, следует использовать коды "R", "F" и "M". Эти коды обозначают вариант используемого воздушного судна (пассажирский, грузовой или комбинированный варианты, см. соответствующее определение ниже). В отношении воздушных судов, не используемых для выполнения коммерческих авиаперевозок, например воздушных судов, используемых для тренировки пилотов, в графе b следует проставлять код "O".

Размеры воздушного судна (графы g, h и i)

Количество установленных пассажирских кресел (графа g). Указываются данные о количестве установленных на каждом типе воздушных судов кресел. В тех случаях, когда на воздушных судах одного и того же типа устанавливается различное количество кресел, например 80, 90 или 100, то количество кресел указывается как 80/90/100.

Средняя коммерческая загрузка (тонны) (графа h). Указываются данные об общей средней коммерческой загрузке по каждому типу воздушных судов (выше и ниже палубы), которая имела в наличии в течение года для перевозки коммерческой загрузки (пассажиров, багажа, грузов и почты), и при этом учитываются ограничения в отношении коммерческой загрузки, где они применяются, а также эксплуатационные ограничения в отношении предоставления емкости. Средняя коммерческая загрузка (выраженная в количестве метрических тонн, округленном до ближайшей десятой доли тонны) рассчитывается путем деления общего количества тонно-километров, имеющихся в течение года по каждому типу воздушных судов на соответствующее количество налетанных километров.

Средняя сертифицированная максимальная взлетная масса (ССМВМ) (графа i). По каждому типу воздушного судна указывается средняя сертифицированная максимальная взлетная масса (в метрических тоннах) в соответствии с сертификатом летной годности, наставлением по производству полетов или другими официальными документами. Массу воздушного судна следует указывать в метрических тоннах, округленных до ближайшей десятой доли тонны.

Эксплуатация воздушных судов в течение года (графы j – s)

В целях представления ИКАО статистических данных об использовании самолетного парка авиаперевозчика во всех графах, касающихся эксплуатации воздушных судов, указываются данные только в отношении авиаперевозчика, фактически выполняющего полеты, включая данные о перевозках с совместным использованием кодов, о перевозках, выполненных по принципу франчайзинга, в рамках пульных соглашений, а также данные о блок-чартерных перевозках, выполненных по принципу совместно обслуживаемых полетов и на условиях аренды воздушных

судов. В этом контексте термин "авиаперевозчик", фактически выполняющий полеты, обозначает "авиаперевозчика", чей номер рейса использовался для целей управления воздушным движением.

Статистические данные о количестве отправок воздушных судов, налете воздушных судов в часах и километрах указываются согласно категориям, описание которых приводится ниже. Если точные данные отсутствуют, то, по мере возможности, следует указать расчетные данные и поставить символ (*) сразу после расчетной цифры.

Коммерческие полеты

Регулярные полеты. Полеты, которые запланированы и выполняются за вознаграждение в соответствии с официально опубликованным расписанием, или другие, настолько часто выполняемые полеты, которые могут считаться систематически выполняемой серией полетов, места на которые могут быть забронированы непосредственно в любом агентстве, а также дополнительные коммерческие полеты, которые выполняются в связи с перегрузкой регулярных рейсов.

Нерегулярные полеты (исключая заказные полеты). Полеты, кроме тех, данные о которых представляются в разделе, касающемся регулярных полетов, которые выполняются на нерегулярной основе за вознаграждение, включая также связанные с такими полетами порожние рейсы, а также рейсы по принципу "инклюзив тур" и блок-чартерные рейсы. В статистические данные, которые должны предоставляться под этим заголовком не следует включать данные о полетах авиатакси, коммерческой деловой авиации и других заказных коммерческих полетах.

Все виды полетов (общий итог)

Все полеты, включая коммерческие и некоммерческие полеты. В эти данные следует включать данные о регулярных и нерегулярных полетах, которые определены выше, плюс к этому данные о полетах авиатакси, коммерческой деловой авиации и о других заказных коммерческих полетах и полетах некоммерческой деловой авиации, а также данные об испытательных и учебных полетах и о другие полетах, выполняемых без оплаты.

Количество отправок воздушных судов (графы j, k и l). В графах j и k указывается общее количество отправок воздушных судов как в отношении коммерческих, так и некоммерческих полетов. В графе l указываются данные об общем количестве отправок (равное количеству выполненных этапов полета) как регулярных, так и нерегулярных коммерческих рейсов.

Налет часов (графы m, n и o). В графах m и n указывается общее количество налета часов при выполнении соответственно коммерческих и некоммерческих полетов. В графе "o" указывается общее количество налета часов при выполнении как регулярных, так и нерегулярных коммерческих полетов. Налет часов следует указывать с точностью до ближайшего часа, который определяется по принципу "от начала движения ВС перед вылетом до полной остановки после посадки" (т. е. с момента начала буксировки ВС хвостом вперед от выхода из аэровокзала или начала руления с места стоянки для взлета и до момента полной остановки воздушного судна у входа в аэровокзал или на стоянке после посадки). Если используется какой-либо другой принцип определения налета, то это следует указать это в разделе "Примечания".

Налет в километрах (графы p, q и r). В графах p и q указываются данные об общем количестве налета в километрах (т. е. сумма произведений, полученных в результате умножения числа этапов

полета на протяженность соответствующего этапа) при выполнении соответственно регулярных и нерегулярных полетов. В графе г указывается общее количество километров, налетанных как при выполнении регулярных, так и нерегулярных коммерческих полетов, по всем выполненным этапам полета.

Общее количество располагаемых самолето-дней (графа s). Количество располагаемых самолето-дней представляет собой общее количество дней в течение рассматриваемого периода, когда каждое воздушное судно было готово для эксплуатации. Из числа таких располагаемых самолето-дней следует исключать следующие дни:

- дни, прошедшие между датой приобретения воздушного судна, и датой, когда оно фактически начало эксплуатироваться;
- дни, прошедшие после последнего коммерческого рейса воздушного судна, и до даты прекращения его эксплуатации;
- дни, в течение которых воздушное судно не эксплуатировалось после серьезного авиационного происшествия или переоборудования;
- дни, когда воздушное судно находилось во владении других организаций;
- дни, в течение которых воздушное судно нельзя было использовать по причине каких-либо действий правительства, к примеру, в связи с запрещением полетов правительственными нормативными органами.

Все другие дни, в том числе даже те дни, в течение которых выполнялось техническое обслуживание воздушного судна или его капитальный ремонт, следует считать располагаемыми самолето-днями.

ЧАСТЬ II. ПЕРСОНАЛ

Категории персонала (графа а)

Пилоты и вторые пилоты. Объяснений не требуется.

Остальные члены летного экипажа. Здесь следует указать бортинженеров.

Кабинный экипаж. Объяснений не требуется.

Специалисты по техническому обслуживанию и ремонту. Указываются данные о таких категориях наземного персонала, как руководящие работники, сотрудники плановой службы и АТК, специалисты мастерских по техобслуживанию и капремонту. Кроме того, указываются данные о снабженцах и работниках складов, табельщиках и счетоводах упомянутых мастерских. Отдельно указываются данные о:

- а) инженерах по техническому обслуживанию, имеющих соответствующие свидетельства;
- б) других специалистах, занимающихся техническим обслуживанием и капремонтом.

Примите к сведению, что в выдаваемых некоторыми государствами свидетельствах, указывается механики и техники, а не инженеры по техническому обслуживанию.

Сотрудники агентств по оформлению и продаже билетов. В этой графе указываются сведения о сотрудниках, которые занимаются оформлением и продажей авиабилетов, а также о сотрудниках, занимающихся рекламой.

Весь прочий персонал. В этой графе указываются данные о сотрудниках, которые не вошли ни в одну из перечисленных выше категорий, к примеру административные работники штаб-квартиры.

Количество персонала (графы b и c). Указываются данные о всех категориях персонала, как постоянного, так и временного, числящегося в платежной ведомости авиакомпании на середину и конец отчетного года. Данные о временном персонале включаются в данные об общем количестве персонала в пропорции, определяемой периодом времени, в течение которого они фактически работали, в сравнении со временем, которое проработали постоянные сотрудники (к примеру, два сотрудника, работающие неполный день, приравниваются к одному сотруднику, работающему целый день).

Общая сумма расходов на каждую категорию персонала за год (графа d). Указываются данные об общих годовых расходах на заработанную плату и пособия, выплаченных всем категориям персонала за год. Следует указывать данные о расходах на выплату зарплаты-брутто (т. е. до вычета подоходного налога, взносов на пенсионное и социальное обеспечение, добровольных пожертвований), а также сверхурочной оплаты, доплаты за налет часов, суточные надбавки по месту службы и надбавки за работу за границей. Расходы, связанные с поездками, переездом, обучением, обмундированием и т. д., не учитываются. Необходимо указать, в какой валюте приведены данные.

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.

Грузовое воздушное судно (код F). Грузовое судно или чисто грузовое воздушное судно в конфигурации для перевозки только грузов (хотя некоторые виды грузов, к примеру домашний скот, могут сопровождать люди).

Грузопассажирское ("комби") воздушное судно (код M). Транспортное воздушное судно, способное одновременно перевозить пассажиров и грузы на основной палубе, часто в различной конфигурации.

Коммерческие полеты авиатакси. Заказные нерегулярные полеты 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.

Пассажирское воздушное судно (код Р). Воздушное судно, которое по своей конфигурации главным образом предназначено для перевозки людей и их сопровождаемого багажа. Любые грузы, как правило, перевозятся в багажных отсеках, расположенных в нижней части фюзеляжа.

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.

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.

ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

Все данные о расстояниях и весе представляются в метрической системе, 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

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

СИМВОЛЫ

При заполнении формы, по мере возможности, используются следующие символы:

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

— КОНЕЦ —