

# **ФОРМА М ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ И ПЕРЕВОЗКИ КОММЕРЧЕСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ**

## **Инструкция по заполнению формы**

### **ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ**

#### **Общие положения**

Настоящая форма должна использоваться государствами-членами ИКАО для представления статистических данных о потреблении топлива и перевозках по типу воздушного судна по каждому из их коммерческих авиаперевозчиков, выполняющих регулярные и/или нерегулярные полеты.

В настоящей форме должны представляться данные за календарный год с января по декабрь.

#### **Сроки представления формы**

Настоящая форма должна заполняться ежегодно и представляться в ИКАО в течение двух 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](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.

#### **Конфиденциальность данных**

Данные, представленные по этой форме, считаются конфиденциальными и не публикуются таким образом, чтобы можно было определить отдельных авиаперевозчиков.

### **ПРЕДСТАВЛЯЕМЫЕ СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ**

В целях представления в ИКАО статистических данных о деятельности авиаперевозчиков должны представляться все данные о потреблении топлива и объеме авиаперевозок, касающиеся авиаперевозчика, фактически выполняющего полеты, включая перевозки, выполняемые в рамках соглашений о совместном использовании кодов, по принципу франчайзинга, в рамках пульных соглашений, по типу блок-чартерных перевозок, в рамках соглашений о блокировании мест, на условиях совместно обслуживаемых рейсов и в виде перевозок на арендованных воздушных судах (см. определения ниже). В этом контексте термин "перевозчик, фактически выполняющий рейсы", как правило, обозначает авиаперевозчика, чей идентификатор ИКАО используется для целей управления воздушным движением (идентификатор ИКАО в графе 7 плана полетов). В случае если авиаперевозчик, фактически выполняющий рейс, отличается от того, чей номер рейса используется для целей управления воздушным движением (например, при выполнении некоторых видов перевозок на арендуемых воздушных судах), такие данные должны представляться относительно

авиаперевозчика, фактически выполняющего рейс. Любые отличия от этих инструкций должны указываться в разделе "Примечания".

Такие данные должны представляться в отношении всего парка воздушных судов, эксплуатируемых авиаперевозчиком для выполнения коммерческих авиаперевозок в разбивке по типам воздушных судов. Если не хватает места для размещения таких данных, то следует использовать дополнительные экземпляры формы М.

#### **Типы воздушных судов в парке авиаперевозчика (графы а и b).**

*Изготовитель, модель и серия (графа а).* Представляются данные по каждому воздушному судну с полным обозначением его модели (например, "Боинг 747-400", "Эрбас 340-300" и т. д.). По каждому типу воздушного судна, входящего в парк авиаперевозчика, эти данные указываются отдельной строкой.

*Код варианта воздушного судна (графа b).* Для обозначения используемых вариантов воздушных судов применяются три однобуквенных кода, приведенных в сноске формы (т. е. пассажирский, грузовой или комбинированный варианты).

**Потребленное топливо (графы с, f, i и l).** Следует представлять данные о массе заправленного топлива в метрических тоннах для всех воздушных судов каждого типа (см. графы а и b) в парке авиаперевозчика. Не следует проводить различие между типами топлива. Заправленное топливо может определяться на основе измерений поставщика топлива, указанных в накладных о поставке топлива или в соответствующих счетах. Кроме этого, заправленное топливо может также определяться с помощью бортовых систем измерения.

В эти данные также включаются данные о топливе, потребленном вспомогательными силовыми установками.

Если заправленное топливо определяется в единицах объема (например, в литрах, галлонах, куб. м), то его количество следует переводить в единицы массы, используя фактические значения плотности, выраженные в кг/л и определяемые при соответствующей температуре для конкретного измерения. Если невозможно использовать для этого бортовые системы измерений, то фактическая плотность будет такой, которая определена поставщиком топлива при заправке и которая указывается в накладной или уведомлении о поставке топлива. Если такая информация отсутствует, то фактическая плотность определяется при температуре топлива во время заправки поставщиком топлива или которая установлена для аэродрома, на котором производится заправка топливом, для чего используются корреляционные таблицы стандартной зависимости плотности от температуры. Если какой-либо из видов такой информации отсутствует, то только в этом случае применяется стандартный коэффициент плотности 0.8 кг/л. Метод перевода указывается в разделе "Примечания".

**Выполненные тонно-километры (графы d, g, j и m).** Для всех воздушных судов каждого типа 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.

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. Коэффициент такого перевода определяется самим эксплуатантом. Однако если авиаперевозчик не располагает таким коэффициентом, то рекомендуется использовать 100 кг.

Грузы включают срочные отправления и дипломатический багаж.

Под заголовком "почта" представляются данные о почте, включающей корреспонденцию и другие предметы, сданные и предназначенные для доставки почтовому ведомству.

Коэффициент по переводу объема загрузки грузами и почтой в массу устанавливается по усмотрению авиаперевозчика. Однако если такой коэффициент отсутствует, то рекомендуется использовать 161 кг на 1 куб. м.

Суммы выполненных тонно-километров (графы d, g, j и m) по всем типам воздушных судов за конкретный год должны быть равны соответствующим цифрам, указанным в форме А за этот же год.

**Располагаемые тонно-километры (графы e, h, k и n).** Указывается сумма произведений, полученных путем умножения числа тонн располагаемой максимальной полезной загрузки на каждой палубе (включая отсеки нижней части фюзеляжа воздушного судна, используемые для перевозки грузов и почты) для перевозки коммерческой загрузки (пассажиры, грузы и почта), учитывая, где это применимо, ограничения по коммерческой загрузке и эксплуатационные ограничения при определении провозной емкости на каждом этапе полета, на протяженность соответствующего этапа. В разделе "*Примечания*" следует указывать используемый метод перевода загрузки пассажирами, грузами и почтой в тонны.

Суммы располагаемых тонно-километров (графы e, h, k и n) по всем типам воздушных судов за конкретный год должны быть равны соответствующим цифрам, указанным в форме А за этот же год.

Перечисленные выше три вида данных (т. е. об употребленном топливе, выполненных тонно-километрах и располагаемых тонно-километрах) рассчитываются и представляются отдельно по всем воздушным судам каждого типа:

**Международные регулярные перевозки** включают полеты, которые планируются и выполняются за вознаграждение в соответствии с официально опубликованным расписанием, или такие регулярные или частые полеты, которые могут считаться систематически выполняемой серией полетов, места на которые могут быть забронированы непосредственно в любом агентстве; и, кроме того, к ним относятся дополнительные коммерческие полеты, которые выполняются в связи с перегрузкой регулярных рейсов. Данные для этих граф должны рассчитываться с учетом всех международных этапов полетов, выполненных за отчетный период.

**Международные нерегулярные перевозки (исключая заказные полеты)** включают полеты, которые не входят в категорию международных регулярных перевозок, и выполняются нерегулярно за вознаграждение, включая также связанные с такими полетами порожние рейсы, а также рейсы по принципу "инклюзив тур" и блок-чартерные рейсы. Не следует включать данные о полетах авиатакси, коммерческой деловой авиации и других заказных коммерческих полетах.

Данные для этих граф должны рассчитываться с учетом всех международных этапов полетов, выполненных за отчетный период.

**Всего по международным перевозкам (регулярные и нерегулярные перевозки, исключая заказные полеты).** Сумма международных регулярных и нерегулярных перевозок (исключая заказные полеты).

**Общий объем перевозок (международных и внутренних, регулярных и нерегулярных, исключая заказные полеты)** включает общий объем международных и общий объем внутренних перевозок. Внутренние перевозки включают внутренние этапы полетов при выполнении регулярных и нерегулярных перевозок.

Если возникает проблема с представлением данных об общем объеме перевозок (международных и внутренних, регулярных и нерегулярных, исключая заказные полеты), то необязательно представлять данные в этом разделе. В эти данные также не следует включать какие-либо данные о наземных перевозках пассажиров и грузов, организуемых авиаперевозчиком в связи с перевозкой по воздуху.

**Процент биотоплива (от общего объема перевозок) (графа о).** Доля биотоплива в общем количестве заправленного топлива должна указываться в процентах от общего объема перевозок (международных и внутренних, регулярных и нерегулярных, исключая заказные полеты). Например, это можно рассчитать, используя учетные данные о закупках топлива, в которых указывается доля биомассы и теплотворная способность топлива.

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ТЕРМИНОВ

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

**Биотопливо.** Это топливо относится к неископаемым источникам энергии и производится из живых организмов или биогенного сырья (растительные масла или животные жиры). Чтобы считаться биотопливом, в топливе должно содержаться более 80 % возобновляемых продуктов.

**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; в) пассажирам, которые летят по билетам, приобретенным с корпоративной скидкой; г) 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; в) дети, которые не занимают мест.

**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.

**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).

**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.

**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.

**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 между пунктами, из которых один или оба расположены на территории государства, не являющегося тем государством, в котором 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, основное место коммерческой деятельности которого находится на территории данного 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 "иностранном" 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 |
| 1 английский галлон                            | = 4,54609 л              |
| 1 галлон США                                   | = 3,78541 л.             |

*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 —