

FORMULARIO A-S TRÁFICO DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS COMERCIALES

INSTRUCCIONES

REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

Consideraciones generales

Los Estados miembros de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar en forma anual las estadísticas sobre capacidad total y tráfico de todos los transportistas aéreos comerciales cuya oficina principal se encuentre en territorio del Estado que hace la notificación, comprendidos los transportistas aéreos notificados individualmente en el Formulario A y, cuando sea posible, vuelos de taxi aéreo, vuelos comerciales de la aviación de negocios, así como otros vuelos de pago a solicitud. En un documento aparte, los Estados deberían notificar los nombres de todos los transportistas cuyos datos se hayan incluido en el formulario, desglosados por líneas aéreas regulares y explotadores no regulares.

Plazos de presentación

El Formulario A-S debe recibirse en la OACI dentro de los seis meses siguientes a la finalización del período de notificación anual.

Envío del formulario por medios electrónicos

Convendría que los Estados enviaran los datos solicitados en formato electrónico, ya sea por correo electrónico (sta@icao.int) o en un disco compacto. Los ejemplares electrónicos de este formulario, así como las instrucciones pertinentes, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI (<http://www.icao.int/staforms>) o comunicándose con la Secretaría de la OACI.

ESTADÍSTICAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

Para los fines de notificación de estadísticas de los transportistas aéreos a la OACI, es preciso notificar todos los puntos relativos a explotación y tráfico correspondientes al transportista explotador, comprendidos los servicios de código compartido, con sistema de concesiones, mancomunados, los vuelos regulares convertidos en chárter, los arreglos de reserva de capacidad, los servicios conjuntos y los servicios de aeronaves arrendadas (véanse las definiciones más adelante). En este contexto, la expresión “transportista explotador” se aplica al transportista cuyo número de vuelo se esté utilizando para fines de control de tránsito aéreo.

Columnas

Descripción (columna a). La columna a se divide en cuatro secciones, como sigue:

Vuelos de pago regulares. En esta sección se indicarán los datos referentes a los vuelos regulares efectuados por remuneración y de acuerdo con un horario publicado, o de un modo tan regular o frecuente que constituyen una serie sistemática identificable, que el público puede reservar directamente; y asimismo los vuelos complementarios ocasionados por exceso de tráfico en los vuelos regulares.

Vuelos de pago no regulares (excluidos los vuelos a solicitud). Indíquense en esta sección los datos referentes a vuelos chárter y vuelos especiales efectuados por remuneración, que no sean los notificados como vuelos regulares. Aquí también deben incluirse todos los datos relativos a los vuelos

regulares convertidos en chárter. Las estadísticas que se notifiquen en esta categoría excluyen los vuelos de taxi aéreo, vuelos comerciales de la aviación de negocios, así como otros vuelos de pago a solicitud.

Vuelos de pago de taxi aéreo. Indíquense en esta sección los datos referentes a vuelos no regulares, a solicitud, y pedidos con poco tiempo de antelación, para el transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, o cualquier combinación de los mismos, efectuados por remuneración, generalmente con aeronaves más pequeñas, incluidos los helicópteros (habitualmente de no más de 30 asientos). Esta definición incluye todo vuelo de emplazamiento requerido para la prestación de dicho servicio.

Vuelos sin remuneración. Indíquense en esta sección las horas de vuelo realizadas por las aeronaves en vuelos de prueba y de instrucción, así como todos los demás vuelos por los que no se percibe remuneración.

Columnas c a f. Las estadísticas que deben notificarse en las columnas c a f se clasificarán como internacionales o interiores, de conformidad con la categoría de etapa de vuelo (véanse las definiciones más adelante). La clasificación del tráfico, sea cual fuere su carácter (pasajeros, carga, correo), será idéntica a la clasificación de la etapa de vuelo efectuada por la aeronave.

Internacional (columnas c y e). Los datos que se indiquen en estas columnas deben calcularse basándose en todas las etapas de vuelo internacionales realizadas en el período de notificación.

Interiores (columnas d y f). Los datos que se indiquen en estas columnas deben calcularse basándose en todas las etapas de vuelo internacionales realizadas en el período de notificación.

Total de todos los servicios (columnas c y d). En estas columnas deben indicarse todos los servicios aéreos realizados por los transportistas aéreos, comprendidos los servicios exclusivamente de carga. En los datos no se incluirá el transporte de pasajeros o carga por superficie que los transportistas aéreos hayan organizado como parte de un viaje por vía aérea.

Servicios exclusivamente de carga (columnas e y f). Estas columnas deben llenarse con respecto a todos los transportistas aéreos que exploten vuelos exclusivamente de carga. Notifíquense en esta sección los datos referentes a los vuelos regulares y no regulares realizados por aeronaves que transportan carga, equipaje no acompañado o correo, pero no pasajeros. Exclúyanse todos los vuelos que transporten uno o más pasajeros de pago, y aquellos que figuren en los horarios como vuelos en los que se presta algún servicio de pasajeros. Los datos notificados con respecto a los “Servicios exclusivamente de carga” deben incluirse asimismo como parte de las cifras del “Total de todos los servicios” en las columnas c y d.

Filas

Kilómetros recorridos (puntos 1 y 12). Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de etapas de vuelo de pago recorridas por la correspondiente distancia de la etapa.

Salidas de aviones (puntos 2, 13 y 21). Indíquese el número de aterrizajes efectuados o etapas de vuelo recorridas.

Horas de vuelo (puntos 3, 14, 22 y 23). Las horas de vuelo deben indicarse redondeándolas a la hora entera más próxima y basarse en el tiempo transcurrido “entre calzos” (es decir, a partir del momento en que el avión es remolcado y apartado de la puerta de embarque o en que el mismo inicia desde su puesto de estacionamiento el rodaje para el despegue, hasta el momento en que se detiene definitivamente en la puerta de embarque o puesto de estacionamiento después del aterrizaje). Si las horas de vuelo están basadas en algo distinto, se ruega indicarlo como “Observaciones”.

Pasajeros transportados (puntos 4 y 15). Para obtener el número de pasajeros de pago (véase la definición más adelante) transportados, cada pasajero de un vuelo determinado (cuyo número de vuelo es el mismo a lo largo de todo el viaje realizado por el pasajero) se contará una sola vez y no en cada una de las etapas de dicho vuelo, con la única excepción de los pasajeros que realicen etapas tanto internacionales como interiores de un mismo vuelo, que deben contarse como pasajeros interiores y también como pasajeros internacionales. Los pasajeros que no pagan deben excluirse.

Toneladas de carga transportadas (puntos 5 y 16). Para obtener el número de toneladas de carga de pago transportadas, cada tonelada de carga de un vuelo determinado (cuyo número de vuelo sea el mismo a lo largo de todo el trayecto del envío) se contará una sola vez y no en cada una de las etapas de dicho vuelo, con la única excepción de la carga transportada en etapas tanto internacionales como interiores de un mismo vuelo, que debe contarse como envío interior y también como envío internacional.

Pasajeros-kilómetros efectuados (puntos 6 y 17). Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de pasajeros de pago transportados en cada etapa de vuelo por la correspondiente distancia de la etapa. La cifra resultante equivale al número de kilómetros recorridos por todos los pasajeros.

Asientos-kilómetros disponibles (puntos 7 y 18). Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de asientos disponibles en cada etapa de vuelo por la correspondiente distancia de la etapa. Deben excluirse del cálculo los asientos que no hayan estado efectivamente disponibles para el transporte de pasajeros debido al peso del combustible o de otra carga.

Coefficiente de ocupación — pasajeros (punto 8). Indíquense los pasajeros kilómetros (punto 6) expresados como porcentaje de los asientos-kilómetros disponibles (punto 7). Indíquese el coeficiente de ocupación — pasajeros en enteros, con un decimal, si corresponde.

Toneladas-kilómetros efectuadas (puntos 9 y 19). Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de toneladas de carga de pago (pasajeros, carga y correo por los que se percibe remuneración) transportadas en cada etapa de vuelo por la correspondiente distancia de la etapa. Deben hacerse cálculos distintos respecto a:

Pasajeros [puntos 9 a) y 19 a)]. Aquí deben incluirse la franquicia normal de equipaje y el exceso de equipaje. Para convertir el coeficiente de ocupación — pasajeros al coeficiente de utilización en peso de la aeronave, el número de pasajeros transportados se multiplica por un factor que representa la masa promedio del pasajero, la franquicia normal de equipaje y el exceso de equipaje. No obstante, cuando un transportista carezca de un factor representativo de la masa promedio del pasajero más la franquicia normal de equipaje y el exceso de equipaje para convertir esos valores a masa, se recomienda utilizar como valor 100 kg.

Carga [puntos 9 b) y 19 b)]. En esta línea deben incluirse el expreso y las valijas diplomáticas.

Correo [puntos 9 c) y 19c)]. En esta línea deben incluirse la correspondencia y otros objetos enviados por una administración postal para ser entregados a otra.

Toneladas-kilómetros disponibles (puntos 10 y 20). Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de toneladas disponibles para el transporte de carga de pago (pasajeros, carga y correo) en cada etapa de vuelo por la correspondiente distancia de la etapa.

Coefficiente de utilización en peso (punto 11). Indíquese el total de toneladas kilómetros efectuadas [punto 9 d)] expresado como porcentaje de las toneladas kilómetros disponibles (punto 10). Indíquese el coeficiente de utilización en peso en enteros, con un decimal, si corresponde (es decir, la décima de punto porcentual más cercana).

DEFINICIONES

Aeronave arrendada. Aeronave utilizada en virtud de un arrendamiento a fin de aumentar la capacidad de la flota de un transportista aéreo.

Arreglos de explotación mancomunada. Acuerdos comerciales entre transportistas aéreos que pueden comprender cierto grado de control de la capacidad y abarcar cuestiones tales como las rutas explotadas, las condiciones de explotación y la compartición del tráfico, las frecuencias, el equipo, los ingresos y los gastos entre las partes.

Arreglos sobre reserva de capacidad. Reserva de determinado número de asientos o de un espacio determinado para carga, por parte de un transportista aéreo a fin de transportar su propio tráfico a bordo de una aeronave de otro transportista aéreo.

Compartición de códigos. Uso del designador de vuelo de un transportista aéreo para un servicio efectuado por otro — servicio que suele identificarse como perteneciente a este último y efectuado por el mismo (dicha identificación puede a veces ser obligatoria).

Distancias. En todos los puntos que requieran cálculos de distancia (puntos 1, 6, 7, 9, 10, 12, 17, 18, 19 y 20), deben utilizarse las distancias ortodrómicas de aeródromo a aeródromo. Dichas distancias pueden calcularse utilizando la “distancia ortodrómica”, definida como la menor distancia entre dos puntos cualesquiera en la superficie de la Tierra, que debería calcularse utilizando la fórmula de Vincenty asociada con el Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84), adoptado por la OACI y del que se hace mención en el Anexo 15 del Convenio de Chicago. La latitud y longitud de los aeródromos puede extraerse de los datos de aeródromos publicados en la Publicación de información aeronáutica (AIP).

Etapas de vuelo. Operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente. Las etapas de vuelo se clasifican en internacionales o interiores, de acuerdo con la siguiente definición:

Internacional. Toda etapa de vuelo que tenga una o ambas terminales en el territorio de un Estado distinto del Estado en el que el transportista tiene su oficina principal.

Interior. Toda etapa de vuelo que no pueda clasificarse como internacional. Las etapas de vuelo interiores son todas las realizadas entre puntos comprendidos dentro de las fronteras nacionales de un Estado por un transportista cuya oficina principal esté en dicho Estado. Las etapas de vuelo realizadas entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como las realizadas entre dos de esos territorios, se clasificarán como interiores. Esto se aplica aun en el caso de etapas que atraviesan aguas internacionales o sobrevuelan el territorio de otro Estado.

NOTAS:

1. En el caso de transportistas aéreos multinacionales que sean propiedad de Estados asociados, el tráfico dentro de cada uno de dichos Estados asociados debe notificarse por separado como interior, y todo el otro tráfico como internacional.
2. El tráfico de cabotaje “extranjero” (es decir, el tráfico entre pares de ciudades en un Estado que no sea aquél en que el transportista que notifica tiene su oficina principal) debe notificarse como tráfico internacional
3. Una escala técnica no es motivo para asignar a una etapa de vuelo una clasificación distinta de la que le hubiese correspondido en caso de no haberse efectuado dicha escala.

Pasajero de pago. Todo pasajero por cuyo transporte la línea aérea percibe remuneración comercial.

NOTAS:

1. Esta definición incluye, por ejemplo, a) los pasajeros que viajan en virtud de ofertas promocionales (p. ej., “dos por uno”) o programas de fidelidad (p. ej., utilización de puntos de pasajeros frecuentes) que se ofrecen al público; b) los pasajeros cuyos viajes constituyen una compensación por un embarque denegado; c) los pasajeros que viajan valiéndose de descuentos concedidos a las empresas; y d) los pasajeros que viajan con tarifas preferenciales (funcionarios gubernamentales, marinos, militares, jóvenes, estudiantes, etc.).
2. Esta definición excluye, por ejemplo, a) las personas que viajan gratuitamente; b) las que viajan valiéndose de tarifas o rebajas a las que sólo tienen acceso los empleados de los transportistas aéreos o sus agentes, o que se conceden únicamente para viajes de negocios de los transportistas mismos; y c) las criaturas que no ocupan asientos.

Sistema de concesiones. Otorgamiento, por parte de un transportista aéreo, de una concesión o derecho a utilizar varios elementos de su identidad comercial (tales como designador de vuelo, logotipo y símbolos de comercialización) a un concesionario, o sea, la entidad a la cual se otorga la concesión para comercializar o entregar sus servicios aéreos, habitualmente aplicando normas y controles destinados a mantener la calidad deseada por el franquiciador, es decir, la entidad que otorga la concesión.

Vuelo de servicios conjuntos. Vuelo identificado por los designadores de dos transportistas aéreos que, con el consentimiento de sus respectivos Estados, han convenido en compartir sus ingresos o gastos.

Vuelo regular convertido en chárter. Toda la capacidad de una aeronave se asigna a la venta como vuelo chárter, en el caso de vuelos publicados como regulares pero realizados como vuelos chárter con ruta y horario idénticos o similares.

UNIDADES DE MEDIDA

Utilícese el sistema métrico para indicar las distancias y los pesos, valiéndose de los siguientes factores de conversión (del sistema inglés al sistema métrico):

1 tonelada corta (2 000 libras)	= 0,9072 toneladas
1 tonelada larga (2 240 libras)	= 1,0160 toneladas
1 milla terrestre (5 280 pies)	= 1,6093 kilómetros
1 milla marina (6 080 pies)	= 1,8531 kilómetros
1 tonelada-milla (tonelada corta y milla terrestre)	= 1,4600 toneladas-kilómetros
1 tonelada-milla (tonelada larga y milla terrestre)	= 1,6352 toneladas-kilómetros

SÍMBOLOS

Al llenar este formulario se ruega utilizar los siguientes símbolos, según corresponda:

*	Datos estimativos (el asterisco inmediatamente después de la cifra estimativa)
(dejar en blanco)	Categoría no aplicable
n.d.	No se dispone de datos