FORMULARIO B ORIGEN Y DESTINO POR VUELO

Instrucciones

REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

Consideraciones generales

Los Estados miembros de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar las estadísticas sobre el origen y destino por vuelo de cada uno de las transportistas aéreos nacionales que ofrecen servicios aéreos internacionales regulares y/o no regulares. Las estadísticas que se notifiquen en el presente formulario deben excluir: vuelos de taxi aéreo, vuelos comerciales de la aviación de negocios, así como otros vuelos de pago a solicitud. Cada formulario comprenderá datos globales sobre el trimestre correspondiente.

Los Estados deben notificar estas estadísticas a la OACI valiéndose de una de las siguientes opciones:

- a) los Estados pueden utilizar formularios separados para notificar los datos de cada uno de sus transportistas aéreos que explotan servicios aéreos internacionales regulares y/o no regulares (véase el Ejemplo A al final de las instrucciones); o
- b) si es necesario, los Estados pueden reunir en este formulario los datos del tráfico internacional combinado de varios de sus transportistas aéreos.

Plazos de presentación

Este formulario debe llenarse trimestralmente y enviarse a la OACI dentro de los dos meses siguientes a la finalización del período de notificación.

Envío del formulario por medios electrónicos

Los Estados deberían enviar los datos solicitados en formato electrónico, ya sea por correo electrónico (sta@icao.int) o bien 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.

Confidencialidad

Los datos que se reciban en el informe se considerarán confidenciales y sólo se publicarán luego de transcurridos seis meses de la finalización del trimestre al que correspondan.

ESTADÍSTICAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

Utilícese este formulario para notificar el tráfico de pago (pasajeros, carga, correo) transportado entre todos los pares de ciudades internacionales conectados por los servicios de pago regulares y no regulares de los transportistas aéreos que tienen su oficina principal en el Estado que hace la notificación, excluidos los servicios de taxi aéreo, vuelos comerciales de la aviación de negocios y otros vuelos de pago a solicitud. No es preciso notificar el tráfico de pago transportado entre pares de ciudades interiores, excepto cuando incluya 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), en cuyo caso el tráfico de pago entre estos pares de ciudades debe notificarse en el presente formulario.

Para informar a la OACI las estadísticas sobre el origen y destino por vuelo, debe notificarse todo el tráfico de pago del transportista explotador, incluso el tráfico transportado mediante 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 control de tránsito aéreo.

Columnas

Par de ciudades (Columnas a y b)

- a) Enumérense en orden alfabético todos los pares de ciudades a los que el transportista aéreo haya prestado servicio durante el trimestre y respecto a los cuales se haya registrado tráfico efectivo de pago (pasajeros, carga o correo) (véase el ejemplo más adelante).
- b) Enumérese cada par de ciudades dos veces: primero en una dirección y luego, en la opuesta (véase el ejemplo más adelante).
- c) Los datos sobre el tráfico transportado en dos o más vuelos entre pares de ciudades idénticos pueden unificarse de modo que una sola anotación en el formulario abarque todo el tráfico transportado por el transportista aéreo entre pares de ciudades idénticos durante el trimestre pertinente.
- d) Cuando los Estados puedan distinguir con precisión las operaciones regulares de las no regulares, los datos de origen y destino por vuelo deberían notificarse mediante dos formularios en los que se identifique claramente el tipo de tráfico tildando el casillero apropiado. Los Estados que no puedan realizar esa distinción entre las operaciones podrían notificar los datos globales, indicando claramente en el formulario que se trata de datos globales.

Cuando sea posible, en esta columna deben utilizarse las claves de identificación de lugar de la IATA (códigos de tres letras que figuran en el Airline Coding Directory de la IATA o en la Official Airline Guide) en lugar de utilizar los nombres completos de las ciudades.

Tráfico de pago (columnas c, d y e)

Nota.— La expresión “de pago” se refiere a pasajeros, carga y correo por los cuales se percibe remuneración.

Número de pasajeros (columna c). Inclúyanse en esta columna todos los pasajeros por cuyo transporte el transportista aéreo percibe remuneración comercial. Inclúyanse, por ejemplo, a) los pasajeros que viajan con 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.). Exclúyanse, 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.

Toneladas de carga (columna h). El término “carga” incluye el expreso y las valijas diplomáticas pero excluye el equipaje facturado de los pasajeros.

Toneladas de correo (columna e). El término “correo” se refiere a la correspondencia y otros objetos enviados por una administración postal para ser entregados a otra.

Todos los transportistas incluidos (por código) (columna f).* Esta columna deberían utilizarla únicamente los Estados que actualizan datos globales de tráfico correspondientes a varios transportistas aéreos en conjunto. Para cada par de ciudades, los Estados deben identificar a los transportistas aéreos que participan en el tráfico que se notifica en las columnas a) a c) utilizando los códigos de dos caracteres publicados por la IATA en su guía de códigos de las líneas aéreas *Airline Coding Directory* o en la guía oficial de líneas aéreas *Official Airline Guide* (disponibles en inglés únicamente). Los códigos de los transportistas aéreos deberían separarse con una coma (véase el Ejemplo B al final de estas instrucciones).

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).

Cupón de vuelo. Cada una de las partes componentes del billete, que constituyen autorizaciones independientes correspondientes a subdivisiones del recorrido total del viaje a que da derecho el billete.

Etapas de vuelo. Operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente.

Origen y destino por vuelo — tráfico. Tráfico de pago transportado en un servicio aéreo identificado por un número de vuelo, subdividido en los pares de ciudades entre las que se presta servicio, basándose en los puntos de embarque y desembarque. En el caso de pasajeros, el par de ciudades de que se trate se determina mediante los puntos de embarque y desembarque del cupón de vuelo.

Par de ciudades. Dos ciudades entre las cuales esté autorizado el viaje en virtud de un billete o parte de un billete (cupón de vuelo), o entre las que se efectúan envíos en virtud de un documento de expedición o de parte de dicho documento (carta de porte aéreo o de despacho del correo).

Servicios no regulares (de pago). Los servicios no regulares (de pago) son los vuelos chárter y los vuelos especiales que se realizan a cambio de una remuneración, distintos de los que se notifican con los vuelos regulares. También deberían incluirse aquí todos los puntos relativos a los vuelos regulares convertidos en chárter. Las estadísticas que corresponde notificar en esta categoría excluyen los servicios de taxi aéreo, los vuelos comerciales de la aviación de negocios y otros vuelos de pago a solicitud.

Servicios regulares (de pago). 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 de los vuelos regulares.

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 proveer 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.

Vuelo. Operación de una aeronave en una o varias etapas de vuelo sin que cambie el número de vuelo.

Vuelos de pago de taxi aéreo. 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.

UNIDADES DE MEDIDA

Utilícese el sistema métrico para indicar los datos correspondientes a carga (columna c) y correo (columna d), en enteros, con tres decimales, 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

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.

EJEMPLOS

Véanse los Ejemplos A y B, al dorso.

Ejemplo A: Informe sobre una sola línea aérea

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
FORMULARIO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO**

ORIGEN Y DESTINO POR VUELO

TRANSPORTISTAS AÉREOS COMERCIALES

Servicios regulares y no regulares (de pago) - Operaciones internacionales

Persona contacto:	<u>A.B. Defg</u>	Estado:	<u>ABC</u>
Organización:	<u>MNOP</u>	Año:	<u>2000</u>
Tel:	<u>(2) 456-7891</u>	Air carriers:	<u>XYZ Airways</u>
Facsímile:	<u>(2) 456-7893</u>		
Correo electrónico:	<u>defg@mnop.org</u>		

Período comprendido (indíquese ✓)

1er trimestre (ene-feb-mar)

2o trimestre (abr-may-jun)

3er trimestre (jul-ago-sept)

4o trimestre (oct-nov-dic)

X

Tipo de tráfico (indíquese ✓)

Regular

No regular

PAR DE CIUDADES		TRÁFICO DE PAGO			Transportistas aéreos incluidos* (por código)
De	A	Número de pasajeros	Toneladas de carga	Toneladas de correo	
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>
ABJ	ACC	550	12,738	2.173	
ABJ	ALG	333	2,315	.872	
ABJ	PAR	230	1,234	2.307	
ACC	ABJ	475	10.480	1.735	
ACC	ALG	185	.305	.019	
ACC	PAR	178	.885	.513	
ALG	ABJ	303	1,105	.232	
ALG	ACC	217	0,067	.059	

Observaciones (menciónese también toda desviación inevitable respecto de las instrucciones):

* Esta columna es para uso exclusivo de los Estados que presenten informes combinados para más de un transportista aéreo (véanse las instrucciones).

Utilícense hojas adicionales, según sea necesario.

Ejemplo B: Informe sobre una sola línea aérea

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
 FORMULARIO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO
 ORIGEN Y DESTINO POR VUELO
 TRANSPORTISTAS AÉREOS COMERCIALES

Servicios regulares y no regulares (de pago) - Operaciones internacionales

Persona contacto: F.J. Lmnop
 Organización: XYZ
 Tel: (2) 654-1987
 Facsímile: (2) 654-1987
 Correo elect.: lmnop@xyz.org

Estado: ABCDE
 Año: 2000
 Air carriers: AIR JKL
 ABC AIRWAYS
 DEPG AIRLINES
 QED CARGOLINES

Período comprendido (indíquese ✓)

- 1er trimestre (ene-feb-mar)
 2o trimestre (abr-may-jun)
 3er trimestre (jul-ago-sept)
 4o trimestre (oct-nov-dic)

X

Tipo de tráfico (indíquese ✓)

- Regular
 No regular

PAR DE CIUDADES		TRÁFICO DE PAGO			Transportistas aéreos incluidos* (por código)
De	A	Número de pasajeros	Toneladas de carga	Toneladas de correo	
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>
AMS	ANK	138	.840	.054	1, 3
AMS	ATH	435	1,929	.714	1
AMS	LON	3 310	11,114	2,021	2, 4
AMS	PAR	4 219	10,074	2,333	1, 2
ANK	AMS	125	.779	.087	1, 3
ANK	LON	-----	1,275	-----	4
ATH	AMS	458	1,252	.445	1
ATH	GVA	287	.044	-----	1

Observaciones (menciónese también toda desviación inevitable respecto de las instrucciones):

* Esta columna es para uso exclusivo de los Estados que presenten informes combinados para más de un transportista aéreo (véanse las instrucciones).

Utilícense hojas adicionales, según sea necesario.