

**FORMULARIO EF  
DATOS FINANCIEROS — TRANSPORTISTAS AÉREOS  
COMERCIALES**

**Instrucciones**

**REQUISITOS DE PRESENTACIÓN**

**Consideraciones generales**

Los Estados miembros de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar los datos financieros y las estadísticas conexas sobre tráfico y capacidad para cada uno de los transportistas aéreos comerciales que ofrecen servicios regulares o no regulares y respecto a los cuales se requiere la presentación mensual del Formulario A de información de transporte aéreo C Tráfico de los transportistas aéreos comerciales. Quedan comprendidos:

- a) cada uno de los transportistas del Estado notificante cuyo tráfico combinado (servicios internacionales e interiores, regulares y no regulares) constituya como mínimo el 90% de las toneladas-kilómetros (regulares y no regulares) efectuadas por los transportistas aéreos del Estado; y
- b) cada uno de los transportistas del Estado notificante cuyo tráfico total no sea inferior a 100 millones de toneladas-kilómetros efectuadas por año (según los datos del año anterior).

**Plazos de presentación**

El Formulario EF, Parte 1 – Estado de pérdidas y ganancias (preliminar) debería presentarse dentro de los cuatro meses siguientes a la finalización del período de notificación y el Formulario EF definitivo (todas las partes) debería presentarse dentro de los seis meses posteriores a la finalización de dicho período. El informe debería abarcar el año civil (enero a diciembre) pero, si ello no resultase práctico, puede comprender un período anual diferente (p. ej., el año correspondiente al ejercicio económico del transportista aéreo). De ser posible, también debería enviarse a la OACI el informe anual publicado de este último.

**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 informar las estadísticas de los transportistas aéreos a la OACI, es preciso proporcionar todos los datos financieros y los de explotación y tráfico correspondientes al transportista explotador, incluidos 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). La expresión “transportista explotador” se aplica al transportista cuyo número de vuelo se utiliza para fines de control de tránsito aéreo. Toda variación respecto a éstas u otras instrucciones debe indicarse en las “Observaciones”.

Los datos recopilados en el marco de este programa están destinados a reflejar la situación financiera del transportista aéreo e incluir todos sus ingresos y gastos, así como sus activos y pasivos. Si el transportista aéreo forma parte de un grupo de empresas que abarca otras actividades conexas, tales como mantenimiento de aeronaves, aprovisionamiento y sistemas de reserva, en el presente formulario sólo deben notificarse las actividades concernientes al transportista aéreo. No obstante, si algunos datos financieros (p. ej., el balance) no pueden notificarse separadamente para el transportista aéreo, sólo es necesario que se refieran a sus actividades los datos de explotación (ingresos y gastos) que figuran en el Estado de pérdidas y ganancias (Parte 1). Las partidas ajenas a la explotación y los demás datos financieros que figuran en el Balance (Parte 2) y en el Estado de ganancias no distribuidas (Parte 3) podrían referirse al grupo en su totalidad. En la Parte 4 se solicita que los Estados notifiquen los datos sobre tráfico y capacidad relacionados con los ingresos y gastos de explotación notificados en la Parte 1.

La moneda y las unidades utilizadas (es decir, miles, millones, etc.) deben indicarse claramente en el espacio proporcionado para ello en la parte superior de la primera página del formulario.

### **PARTE 1- ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**

Esta parte se refiere a los ingresos, gastos y resultados financieros del transportista aéreo en la totalidad del año. Siempre que sea posible, este estado debería prepararse en función de lo devengado y no de lo percibido.

Los ingresos y gastos de explotación son aquellos derivados de la explotación de servicios de transporte aéreo y de cualquier servicio prestado en relación con ellos. Más adelante, figuran las instrucciones relativas a las operaciones llevadas a cabo en el marco de determinados acuerdos comerciales, tales como la compartición de códigos, el sistema de concesiones, los servicios mancomunados, los vuelos regulares convertidos en chárter, los arreglos sobre reserva de capacidad, los vuelos de servicios conjuntos y los servicios con aeronaves arrendadas.

Los ingresos y gastos de explotación deben notificarse como cifras brutas salvo que en las instrucciones figure otra indicación.

#### **Ingresos de explotación (puntos 1 a 4)**

**Servicios regulares (total) (punto 1).** Bajo este título notifíquense todos los ingresos obtenidos de los servicios regulares realizados.

*Pasajeros (punto 1.1).* Inclúyanse todos los ingresos obtenidos del transporte de pasajeros en vuelos regulares después de haber deducido los descuentos y rebajas aplicables y las tarifas directas prorrateadas entre líneas aéreas. En el caso de ofertas promocionales (es decir, “dos por uno”), se cobrará el ingreso bruto correspondiente a ambos billetes, con el descuento aplicable, de modo que refleje el ingreso neto correspondiente al valor de un billete. Para los pasajeros que viajan con billetes emitidos por canje de puntos de viajeros frecuentes, se indicará un ingreso nulo. Inclúyanse asimismo los sobrecargos en concepto de combustible y otros recargos que generen ingresos retenidos por el transportista aéreo (es decir, cuando el transportista no tiene la obligación de transferir las sumas recaudadas por esos conceptos a un gobierno ni a otra entidad).

Exclúyanse:

- a) el valor de billetes de pasajeros vendidos por anticipado; el valor de dichos billetes se traspasará a cuenta nueva hasta el momento en que se realice el vuelo o se reembolse su valor, o hasta que el valor de los billetes no reembolsados se revierta a ingresos;

- b) los impuestos sobre la venta de transporte de pasajeros; los derechos de cancelación; los ingresos provenientes de la venta de comidas y bebidas que no estén incluidos en el precio del billete; los ingresos provenientes de derechos nominales por servicios pagados por personas que viajan pero que no están consideradas como pasajeros de pago (p. ej., los miembros del personal de la empresa), todos los cuales se notificarán en el punto 3;
- c) los pagos efectuados por transporte de superficie, comisiones sobre las ventas, u otros gastos relacionados con el despacho de pasajeros o con los viajes interrumpidos. Estos se incluirán en las correspondientes cuentas de gastos.

*Exceso de equipaje (punto 1.2).* Inclúyanse todos los ingresos provenientes del transporte de equipaje de pasajeros que exceda de la franquicia de equipaje.

*Carga (incluso expreso y valijas diplomáticas) (punto 1.3).* Inclúyanse los ingresos provenientes del transporte de carga, después de deducir los descuentos y rebajas aplicables, y las tarifas directas prorrateadas entre líneas aéreas. Inclúyanse los ingresos provenientes del expreso y del transporte de valijas diplomáticas. Cuando el personal del transportista aéreo disfrute del privilegio de enviar efectos propios a tarifas reducidas, tales ingresos se considerarán como si fueran ingresos provenientes de carga ordinaria.

*Correo (punto 1.4).* Inclúyanse todos los pagos recibidos por el transporte de todo el correo nacional e internacional, de acuerdo con las tarifas establecidas, independientemente de que éstas se fijen antes o después de efectuarse el transporte.

**Operaciones no regulares (total) (punto 2).** Inclúyanse los ingresos provenientes de todos los vuelos por remuneración, comprendidos los vuelos con aeronaves vacías relacionados con ellos, que no sean los realizados en la prestación de servicios regulares. Inclúyanse los ingresos por venta de la capacidad total de una aeronave (como sucede en los vuelos chárter) cuando la responsabilidad por la realización del transporte corresponda al transportista que envía los datos.

En el caso de los “viajes todo incluido” en servicios no regulares, los ingresos totales se asignarán, de ser posible, a “servicio de transporte aéreo” u “otros ingresos” (p. ej., los ingresos provenientes de alojamiento en hotel, transporte por tierra, etc.). La parte correspondiente al servicio de transporte aéreo se indicará en este punto, mientras que la parte correspondiente a otros ingresos se incluirá en el punto 3.1. En caso de que sea imposible hacerlo, y si los ingresos totales procedentes de los “viajes todo incluido” constituyen una parte importante de los ingresos por servicios no regulares, ello debe indicarse en las “Observaciones”. Notifíquense los ingresos brutos correspondientes a operaciones no regulares, descritas más arriba, clasificándolos de la siguiente manera:

*Pasajeros y exceso de equipaje (punto 2.1).* Inclúyanse los ingresos brutos derivados del transporte aéreo de pasajeros y del exceso de equipaje en vuelos no regulares. Inclúyanse asimismo los sobrecargos en concepto de combustible y otros recargos que generen ingresos retenidos por el transportista aéreo (es decir, cuando el transportista no tiene la obligación de transferir las sumas recaudadas por esos conceptos a un gobierno ni a otra entidad).

*Carga (incluso expreso y valijas diplomáticas) y correo (punto 2.2).* Inclúyanse los ingresos brutos derivados del transporte aéreo de carga, incluso expreso y valijas diplomáticas, y correo.

**Otros ingresos de explotación (total) (punto 3)**

*Ingresos varios relacionados con el transporte (punto 3.1).* Inclúyanse los ingresos provenientes de las actividades no estrictamente relacionadas con el transporte aéreo, realizadas por el transportista. Se notificarán aquí los ingresos brutos provenientes de tales actividades no incluidos en los puntos 1 y 2. Los siguientes son ejemplos de ingresos varios relacionados con el transporte: ingresos por suministro de aeronaves bajo su control a otros transportistas aéreos o a terceros, en casos tales como acuerdos de chárter, intercambio o arrendamiento de explotación; ingresos provenientes de los pagos por igualación de la capacidad previstos en arreglos de explotación mancomunada; ingresos recibidos por el transportista comercializador en virtud de arreglos de compartición de códigos, reserva de capacidad o servicios conjuntos; y todo otro ingreso de explotación que no pueda clasificarse en los puntos 1 ó 2 y que se vincule a las actividades de transporte aéreo del transportista que envía los datos.

*Ingresos varios de explotación (punto 3.2).* Inclúyanse los ingresos netos (es decir, ingresos brutos menos gastos conexos) de fuentes tales como los servicios de escala proporcionados a terceros; la venta relacionada con el servicio técnico y el mantenimiento; el transporte de superficie; los servicios de aprovisionamiento; los bienes inmuebles, y de fuentes ajenas al transporte aéreo cuando dichas actividades sean realizadas por un transportista aéreo que forma parte de un grupo.

**Total de ingresos de explotación (punto 4).** Indíquese la suma de los puntos 1, 2 y 3.

**Gastos de explotación (puntos 5 a 14)****Operaciones de vuelo (total) (punto 5)**

*Sueldos y gastos de la tripulación de vuelo (punto 5.1).* Inclúyanse los sueldos y bonificaciones, pensiones, gastos de seguro, viajes y otros similares (uniformes, etc.) de la tripulación de vuelo. Los sueldos, bonificaciones y otros gastos afines de las tripulaciones de cabina y el personal al servicio de los pasajeros no se cargarán a esta cuenta sino que se incluirán en su debido lugar en el punto 10. Inclúyanse los costos de instrucción de la tripulación de vuelo (estén o no amortizados).

*Combustible y lubricantes de las aeronaves (punto 5.2).* Inclúyanse los derechos por el abastecimiento de combustible, derechos no reembolsables e impuestos.

*Seguro del material volante (punto 5.3).* Inclúyanse el seguro contra los daños fortuitos causados al material volante, ya sea en vuelo o en tierra; el seguro de responsabilidad proveniente de la explotación de aeronaves o, en caso de no haber seguro, los gastos consiguientes que el transportista aéreo deba sufragar. Las primas de los seguros de responsabilidad y contra accidentes para los pasajeros que el transportista aéreo ha de pagar se notificarán en el punto 10.2.

*Alquiler de material volante (punto 5.4).* Inclúyanse los gastos realizados en relación con el arrendamiento de aeronaves y tripulaciones de otros transportistas, como sucede en el caso de acuerdos de vuelos chárter, intercambio y explotación o arrendamiento a corto plazo.

*Otros gastos (punto 5.5).* Inclúyanse los gastos correspondientes a la operación en vuelo y los relacionados con el tiempo de espera de la aeronave que no puedan clasificarse en los puntos 5.1 a 5.4 inclusive.

**Mantenimiento y revisión general del material volante (punto 6).** Inclúyase el costo de conservar las aeronaves, los motores, los accesorios y los repuestos en condiciones de buen funcionamiento, el costo de reparaciones y revisión general y el certificado de revisión general de aeronavegabilidad exigida por

disposición gubernamental. Inclúyanse asimismo los sueldos, bonificaciones y gastos afines de todo el personal que se ocupa del mantenimiento del material volante, así como el costo de las reparaciones, la revisión general y el mantenimiento del material volante por contratistas externos y fabricantes.

Normalmente, los costos directos e indirectos de mantenimiento de instalaciones en tierra deberían incluirse en el punto 9. Si dicho costo no puede desglosarse, debería consignarse aquí, con una nota al respecto. Si se crean reservas para el mantenimiento y la revisión general del material volante, se cargarán al mantenimiento y la revisión general de cada ejercicio, en proporción a la utilización del equipo.

**Depreciación y amortización (total) (punto 7).** Inclúyanse la depreciación y amortización cargadas al ejercicio financiero en curso (véase también la Parte 2, puntos 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1 y 5.1). Las cantidades que figuran bajo este título general se subdividen en:

*Depreciación — material volante (punto 7.1).* La depreciación normal anual de los bienes incluidos en la Parte 2, punto 3.1.

*Amortización del arrendamiento financiero — material volante (punto 7.2).* La amortización del arrendamiento financiero correspondiente a los bienes incluidos en la Parte 2, punto 3.3.

*Depreciación y amortización — inmuebles y equipo de tierra (punto 7.3).* La depreciación y amortización de los bienes incluidos en la Parte 2, puntos 3.2 y 3.4.

*Otros (punto 7.4).* Cargos para la amortización de los costos de mejoras y de los previos a la explotación y de otros bienes intangibles utilizados para la realización del transporte aéreo que se incluyen en la Parte 2, punto 5.1.

#### **Derechos impuestos al usuario (total) (punto 8)**

*Derechos de aterrizaje y derechos aeroportuarios conexos (punto 8.1).* Inclúyanse todos los derechos relacionados con las operaciones de tránsito aéreo impuestos al transportista aéreo por servicios prestados en el aeropuerto tales como derechos de aterrizaje, derechos por pasajeros y carga, derechos de seguridad, estacionamiento y hangar, y otros aplicables al tráfico, con excepción de los derechos por el abastecimiento de combustible y lubricantes.

*Derechos de navegación aérea (punto 8.2).* Inclúyanse los derechos cobrados al transportista aéreo por el suministro de instalaciones y servicios en ruta, comprendidos los derechos por control de aproximación y de aeródromo. Cuando se aplica un solo derecho por los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, la cifra debería notificarse en el punto 8.1, incluyéndose una nota al respecto.

**Gastos de la estación (punto 9).** Inclúyanse elementos tales como sueldos, bonificaciones y gastos de todo el personal de las estaciones dedicado al manejo y servicio de aeronaves y carga, comprendidos los encargados de operaciones de vuelo, despachadores y radioperadores en tierra; los costos de locales en las estaciones; mantenimiento y seguro de las instalaciones de los aeropuertos, cuando se calculen separadamente, los derechos de representación y despacho de tráfico pagados a terceros por encargarse de los servicios aéreos del transportista; gastos de almacenes, incluso impuestos locales sobre equipo, transporte, embalaje y materiales, alquiler de almacenes, salarios de los guardalmacenes, bonificaciones y gastos, etc. Cuando los gastos de mantenimiento del material volante en estaciones periféricas no puedan desglosarse para notificarse en el punto 6, deberían indicarse aquí, incluyéndose una nota al respecto.

**Servicios a los pasajeros (total) (punto 10)**

*Sueldos y gastos de la tripulación de cabina (punto 10.1).* Inclúyanse los sueldos y bonificaciones, pensiones, gastos de seguro, viajes y otros similares (uniformes, etc.) de la tripulación de cabina. Los costos de instrucción del personal de cabina (estén o no amortizados) también deben incluirse en este punto.

*Otros gastos (punto 10.2).* Inclúyanse las primas de seguro de responsabilidad civil y seguro contra accidentes a pasajeros, pagados por el transportista aéreo; comidas y alojamiento, comprendido el costo de suministros y servicios personales prestados a los pasajeros; el gasto que ocasione el transporte de los pasajeros por causa de interrupción de vuelos, comprendidos los hoteles, las comidas, los taxis y otros gastos; el costo de otros servicios suministrados a los pasajeros, tales como sueldos, bonificaciones y gastos del personal al servicio de los pasajeros, y todos los demás servicios que se proporcionan para la comodidad de los pasajeros en tránsito.

**Billetes, venta y promoción (total) (punto 11)**

*Comisiones (punto 11.1).* Inclúyase la comisión neta pagadera a terceros por la venta de transporte en el servicio del transportista que notifica los datos, menos la comisión por cobrar a raíz de la venta de transporte en los servicios de otros transportistas aéreos, por el mencionado transportista.

*Otros gastos (punto 11.2).* Inclúyanse los sueldos, bonificaciones y gastos afines de todo el personal dedicado a reservas, emisión y venta de billetes y al fomento de ventas; gastos de alojamiento; derechos de agencia por servicios exteriores; anuncios y propaganda por distintos medios y gastos correspondientes.

**Gastos generales y de administración (punto 12).** Inclúyanse los gastos incurridos en el desempeño de funciones generales y administrativas del transportista aéreo y los relacionados con asuntos de carácter corporativo general, ya sea que se fijen por separado o se prorrateen de conformidad con el método de contabilidad del transportista aéreo. Los costos generales directamente relacionados con los puntos 5, 6, 9, 10 y 11 no deberían incluirse aquí sino en las partidas de gastos con las cuales se relacionan.

**Otros gastos de explotación (total) (punto 13)**

*Gastos varios relacionados con el transporte (punto 13.1).* Inclúyanse los gastos de explotación que no puedan asignarse a los puntos 5 a 12 inclusive y los gastos relacionados con los ingresos percibidos y notificados en el punto 3.1. Deben incluirse aquí los pagos efectuados para la igualación de la capacidad a raíz de servicios mancomunados.

*Gastos varios de explotación (punto 13.2).* Inclúyanse todos los demás gastos de explotación no comprendidos en los puntos 5 a 12 y 13.1 y descríbanse en las “Observaciones”.

**Total de gastos de explotación (punto 14).** Indíquese la suma de los puntos 5 a 13.

**Ganancias o (pérdidas) de explotación (punto 15).** Indíquese la diferencia entre el punto 4 y el punto 14.

**Ingresos y gastos ajenos a la explotación (puntos 16 a 21).** Algunos de los puntos que se identifican más adelante pueden representar una ganancia (ingreso) o una pérdida (gasto) para el transportista aéreo de que se trate. Se ruega indicar con el signo menos (-) las partidas que disminuirán las ganancias o aumentarán las pérdidas del transportista que notifica los datos.

**Gastos en concepto de intereses (total) (punto 16)**

*Intereses sobre deudas (punto 16.1).* Inclúyanse los gastos por intereses sobre el capital en empréstitos, comprendido el saldo entre los ingresos y los pagos (o valores diferidos) en concepto de intereses por obligaciones a largo y a corto plazo (a cobrar o a pagar), amortización de descuentos y gastos de la deuda y amortización de primas sobre la deuda.

*Intereses sobre arrendamiento financiero (punto 16.2).* Inclúyase el elemento de intereses respecto a arrendamientos financieros pagados durante el año.

**Ganancias o (pérdidas) de capital por retiro de equipo y otros bienes (punto 17).** Inclúyanse los saldos de pérdidas y ganancias resultantes de la venta, intercambio o baja del material de vuelo y demás bienes (por haber caído en desuso o por accidentes, etc.). La ganancia o la pérdida por baja es la diferencia entre el valor nominal depreciado del equipo en la fecha de la baja y el valor obtenido en su liquidación.

**Pagos procedentes de fondos públicos (punto 18).** Inclúyanse las subvenciones directas y otros pagos efectuados por organismos gubernamentales, no asignados a otra partida.

**Empresas afiliadas (punto 19).** Inclúyanse el saldo de todos los ingresos recibidos de empresas afiliadas y sus pérdidas, reintegradas en efectivo o anotadas como reserva a cuenta de inversiones (Parte 2, punto 5.3).

**Otras partidas ajenas a la explotación (punto 20).** Inclúyase el saldo de los dividendos recibidos, excepto de empresas afiliadas (punto 19); las ganancias y pérdidas de las propiedades y el equipo no utilizados en la explotación, de la venta de valores en cartera, de transacciones en moneda extranjera, de la reventa de obligaciones a largo plazo por cobrar, que el transportista aéreo tenga en cartera; y otros ingresos y gastos ajenos a la explotación.

**Partidas ajenas a la explotación (punto 21).** Indíquese la suma de los puntos 16 a 20.

**Ganancias o pérdidas (puntos 22 a 26)**

**Ganancias o (pérdidas) antes de deducir los impuestos sobre la renta (punto 22).** Indíquese la suma de los puntos 15 y 21.

**Impuestos sobre la renta (punto 23).** Inclúyanse los impuestos estatales o locales, los impuestos a las ganancias extraordinarias, los impuestos sobre beneficios no distribuidos y otros impuestos sobre la renta neta después de descontar los reintegros o recuperaciones de impuestos. Si el importe neto supone un desembolso, la cantidad que se indique en este punto debería marcarse con un signo menos (-).

**Ganancias o (pérdidas) después de deducir los impuestos sobre la renta (punto 24).** Indíquese la suma de los puntos 22 y 23.

**Partidas extraordinarias (punto 25).** Indíquese la cifra total correspondiente a las partidas extraordinarias y describanse éstas en las “Observaciones”. Las partidas extraordinarias comprenden ingresos o gastos que surgen de eventos o transacciones claramente distintos de las actividades ordinarias de la empresa y que, por consiguiente, no se prevé se repetirán con frecuencia o regularidad. Para determinar si un evento o transacción es claramente distinto de las actividades ordinarias de la empresa hay que tener en cuenta su naturaleza respecto a las actividades llevadas a cabo normalmente por la empresa en lugar de tener en cuenta la frecuencia con la cual se prevé que dichos eventos ocurran. Como ejemplo de dichas partidas cabe mencionar las pérdidas sufridas a raíz del embargo de bienes del

transportista aéreo, las pérdidas debido a desastres naturales, las modificaciones en materia de contabilidad (ingresos o pérdidas), los cambios legislativos con efecto retroactivo, etc. Si las partidas extraordinarias disminuyen las ganancias o aumentan las pérdidas del transportista objeto de la notificación de datos, la cantidad que se indique en este punto debería marcarse con un signo menos (-).

**Ganancias o (pérdidas) después de deducir las partidas extraordinarias (punto 26).** Indíquese la suma de los puntos 24 y 25.

**DATOS CORRESPONDIENTES A LAS OPERACIONES LLEVADAS A CABO  
CON ARREGLO A DETERMINADOS ACUERDOS COMERCIALES  
ENTRE DOS O MÁS TRANSPORTISTAS AÉREOS**

**Servicios mancomunados.** Cada uno de los transportistas aéreos que participe en acuerdos de explotación mancomunada debería notificar los ingresos totales del tráfico transportado en sus servicios en el marco de la explotación mancomunada, en los correspondientes puntos de ingresos, desglosados por tipo de tráfico (puntos 1.1 a 1.4), y los gastos que realizó para sus propias operaciones en virtud de la explotación mancomunada, en los correspondientes puntos de gastos (puntos 5 a 12). Los ingresos provenientes de los pagos por igualación de la capacidad deberían incluirse en el punto 3.1. Los pagos para igualar la capacidad de los servicios mancomunados deberían indicarse en el punto 13.1.

**Acuerdos de compartición de códigos, reserva de capacidad y servicios conjuntos.** En el caso de operaciones llevadas a cabo en el marco de acuerdos de compartición de códigos, reserva de capacidad y servicios conjuntos, el transportista explotador debería notificar los ingresos brutos procedentes del transporte de su propio tráfico, más todos los ingresos adicionales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo en virtud de estos acuerdos, desglosados por tipo de tráfico (puntos 1.1 a 1.4). Los correspondientes gastos de explotación deben notificarse en las partidas de gastos que se indican en los puntos 5 a 12.

*El transportista comercializador* debe notificar, en el punto 3.1, los ingresos netos generados en virtud de acuerdos de compartición de códigos, reserva de capacidad y servicios conjuntos, es decir, los ingresos provenientes de la venta de capacidad en las aeronaves del transportista explotador menos los gastos correspondientes a la adquisición de dicha capacidad. Otra posibilidad sería la de notificar en el punto 3.1 los ingresos netos y en el punto 13.1 los gastos conexos, es decir los gastos realizados para comprar capacidad del transportista explotador.

El transportista explotador debe notificar en la Parte 4 todos los datos de tráfico y capacidad relacionados con los mencionados servicios. El transportista comercializador no debe notificar ningún dato de tráfico ni de capacidad respecto a estos servicios.

**Concesiones.** El transportista que otorga la concesión debería notificar en el punto 3.1 los ingresos después de deducir los gastos de promoción de la concesión de conformidad con el acuerdo. Otra posibilidad sería la de notificar separadamente los ingresos brutos en el punto 3.1. Los gastos realizados y aplicables a la promoción de la concesión pueden notificarse separadamente en el punto 13.1.

El concesionario (transportista explotador) debería notificar los ingresos, desglosados por tipo de tráfico (puntos 1.1 a 1.4 y los gastos de explotación conexos, en las correspondientes partidas de gastos (puntos 5 a 12). El concesionario también debería incluir en la Parte 4 todos los datos de tráfico y capacidad correspondientes a estos servicios.

**Aeronaves de arrendamiento, de fletamento y de intercambio.** Notifíquense en el punto 3.1 los ingresos procedentes del fletamento, intercambio o arrendamiento de aeronaves, en el marco de un

acuerdo de explotación o arrendamiento a corto plazo, a otro transportista aéreo y que no estén bajo control del transportista notificante.

Los ingresos provenientes del fletamento de la capacidad de una aeronave en su totalidad a terceros, cuando la responsabilidad por el transporte corresponda al transportista que notifica los datos deberían notificarse en el punto 2. Todos los datos sobre tráfico y capacidad relativos a estas operaciones se incluirán en la Parte 4.

## PARTE 2 - BALANCE

Notifíquense el activo y el pasivo correspondientes al fin del año civil o ejercicio económico que abarca el informe.

### Activo (puntos 1 a 6)

#### Activo circulante (total) (punto 1)

*Efectivo, saldos en bancos e inversiones a corto plazo (punto 1.1).* Inclúyanse el efectivo en caja y los saldos en bancos, comprendidos los fondos circulantes, depósitos en tránsito, depósitos especiales para el pago de deudas, dividendos e intereses, etc., así como las inversiones a corto plazo que venzan durante el año siguiente a la fecha del balance.

*Cuentas corrientes y efectos por cobrar (punto 1.2).* Inclúyanse las cuentas corrientes y los saldos a cobrar por servicios de transporte, incluyendo los saldos netos pendientes de cobro en breve plazo de las empresas afiliadas y los efectos por cobrar, pagaderos a la vista o dentro del año siguiente a la fecha del balance, etc., menos las reservas para cubrir cuentas dudosas.

*Otros activos circulantes (punto 1.3).* Inclúyanse las partidas no notificadas en los puntos 1.1 y 1.2, tales como las sumas a cobrar en concepto de contratos de transporte; los intereses y dividendos a cobrar; el costo de materiales, las existencias en almacenes y los materiales en proceso de elaboración; los suministros en existencia (tales como combustibles y lubricantes); el material de los talleres; las herramientas que deben reponerse con frecuencia; papelería y efectos de escritorio; los suministros para el servicio de los pasajeros; y los abastecimientos para el servicio de restaurantes y cocinas; las cantidades invertidas en los trabajos que se están haciendo por cuenta ajena, y también los pagos anticipados en concepto de alquileres, primas de seguros, impuestos, etc. No deben incluirse las piezas de repuesto, ni los instrumentos y accesorios que han de notificarse en el punto 3.

#### Fondos especiales (total) (punto 2)

*Inversiones en empresas afiliadas (punto 2.1).* Inclúyanse las inversiones en acciones, bonos y obligaciones a largo plazo y anticipos a las empresas afiliadas.

*Fondos para adquisición de equipo (punto 2.2).* Inclúyanse los fondos asignados como reserva para la adquisición de equipo exclusivamente.

*Otros fondos especiales (punto 2.3).* Inclúyanse los fondos asignados para fines especiales, tales como los depósitos hechos para asegurar el cumplimiento de contratos, los depósitos judiciales, los fondos para pensiones, los fondos para autoseguro, etc.

Las inversiones en títulos-valores se anotarán a precio de costo; toda desvalorización permanente de tales títulos deberá amortizarse e incluirse en el punto 3 de la Parte 3. Además, en este punto no se

incluirán fondos que no produzcan utilidades para el transportista aéreo y que éste mantenga únicamente en fideicomiso.

**Bienes inmuebles y material de explotación (total) (punto 3).** Inclúyase el costo que representan para el transportista aéreo notificante los bienes usados en los servicios de transporte y auxiliares. Cuando se disponga de esos bienes por venta, retiro, abandono, desguace, etc., su costo se acreditará a estas cuentas, y en el debe de la cuenta “reserva para amortización” se anotará la cantidad acumulada en dicha cuenta y que corresponda al bien retirado del servicio. Cuando la renovación de una estructura importante o de una parte del equipo constituya la mayor parte de su valor después de renovado, la propiedad objeto de dicha renovación se considerará como retirada del servicio. La propiedad renovada se considerará como una nueva adquisición, y su costo, junto con el valor estimado de los materiales vueltos a usar, se anotará bajo el correspondiente título en el punto 3. Estas partidas no incluirán el costo de patentes, propiedad intelectual u otros bienes intangibles los cuales se cargarán al punto 5.2.

*Material volante - propio (punto 3.1).* Inclúyase el costo de las aeronaves, motores, accesorios y repuestos comprados en firme por el transportista aéreo notificante.

*Bienes inmuebles y equipo de tierra - propios (punto 3.2).* Inclúyase el costo del equipo para el servicio de los pasajeros; el costo del equipo de hoteles, restaurantes y cocinas; el equipo de comunicaciones de las estaciones; el equipo meteorológico; el de hangares, talleres y rampas; flotadores, lanchones y sus equipos; vehículos motorizados y su equipo; equipo marítimo motorizado; el mobiliario, accesorios fijos y equipo de oficina; el equipo médico; el equipo de ingeniería; los equipos para la iluminación de los aeropuertos y de las aerovías; el equipo de almacenaje y distribución; el equipo vario de tierra; el costo inicial de las propiedades arrendadas y sus mejoras; las obras en construcción; los edificios y el valor de los terrenos que no puedan separarse de los mismos; y las mejoras a los bienes raíces ajenos. No deben incluirse las mejoras hechas a los bienes raíces propios, tales como el costo inicial de tala de árboles y remoción de malezas, drenaje, terraplén, nivelación, explanación, etc., que se incluirán en el punto 3.5.

*Material volante en arrendamiento financiero (punto 3.3).* Inclúyase el costo del material volante adquirido por la empresa aérea notificante mediante arrendamiento de capital o financiero, o sea, un arrendamiento por un lapso equivalente a toda o casi toda la vida útil prevista de la aeronave. La aeronave deberá notificarse como si se hubiera adquirido en firme, determinando generalmente su costo como equivalente al valor agregado del factor capital de los pagos del arrendamiento, o sea, el pago total por el período de arrendamiento menos el factor intereses especificado o implícito. El factor intereses pagado cada año se notificará en la Parte 1, punto 16.2. No debe incluirse el material volante adquirido mediante un arrendamiento de explotación o a corto plazo, o sea un arrendamiento por un lapso considerablemente menor a la vida normal de la aeronave (cuyo costo de arrendamiento debe notificarse en la Parte 1, punto 5.4), ni el material volante de propiedad del transportista aéreo notificante, arrendado a otro en virtud de un acuerdo de arrendamiento financiero.

*Bienes inmuebles y equipo en arrendamiento financiero (punto 3.4).* Inclúyase el costo de los bienes inmuebles adquiridos por el transportista aéreo notificante mediante arrendamiento de capital o financiero, o sea, un arrendamiento por un lapso equivalente a toda o casi toda la vida útil prevista del equipo. El equipo deberá notificarse como si se hubiera adquirido en firme, determinando generalmente su costo como equivalente al valor agregado del factor capital de los pagos del arrendamiento, o sea, el pago total por el período de arrendamiento menos el factor intereses especificado o implícito. El factor intereses pagado cada año se notificará en la Parte 1, punto 16.2.

*Reserva para depreciación (puntos 3.1.1 y 3.2.1) y amortización acumulada (puntos 3.3.1 y 3.4.1).* Inclúyanse los cargos acumulados que representen pérdidas no repuestas mediante reparaciones corrientes, sufridas en los bienes materiales como consecuencia de la disminución normal en el valor

de utilización de tales bienes, causadas por el desgaste debido al uso y a la acción del tiempo y de los elementos; y las pérdidas sufridas porque los bienes han caído en desuso, o debidas al progreso, a nuevos adelantos tecnológicos, a cambios en la demanda del público y a las exigencias de la autoridad pública.

La depreciación del material volante, los bienes inmuebles y el equipo adquiridos mediante un acuerdo de arrendamiento financiero deberían de anotarse del mismo modo que si hubieran sido adquiridos en firme. En algunos casos, la depreciación imputada a dichos artículos será igual al reintegro anual de capital, pero en otros casos el período de depreciación puede no ser igual al período de arrendamiento.

Al determinar el porcentaje de depreciación aplicable a los edificios y mejoras en la propiedad ajena, se tendrán en cuenta las condiciones del contrato en virtud del cual se ocupa la propiedad. No se acumulará la depreciación sobre los gastos hechos en las unidades incompletas de propiedad o equipo durante el proceso de su fabricación o construcción, ni tampoco respecto a pequeñas unidades de propiedad que deban renovarse constantemente, ni respecto a ninguna otra propiedad material que, por la naturaleza de su construcción o por sus características inherentes, no esté sujeta a depreciación.

Cuando los cambios en las circunstancias exijan que se revise el porcentaje de depreciación, los nuevos tipos se aplicarán a la nueva vida útil que se calcule para el equipo, pero no se aplicarán retroactivamente.

La reserva en concepto de depreciación es una cuenta de reserva que figura en el debe del balance para facilitar la comparación con los costos originales del activo. Esta partida de reserva se forma con las cantidades que se indican en la Parte 1, puntos 7.1, 7.2 y 7.3 y en la Parte 3, punto 4.

*Terrenos (punto 3.5).* Inclúyanse el costo de los terrenos (incluso con edificación) destinados a servicios de transporte aéreo y las cantidades invertidas para mejorar los terrenos propios, tales como el costo inicial de la tala de árboles y remoción de malezas, los drenajes, terraplenes, nivelaciones y explanaciones. El valor de terrenos que no pueda separarse del valor de los edificios puede incluirse en los puntos 3.2 ó 3.4.

#### **Bienes inmuebles y equipo fuera de explotación (total) (punto 4)**

Bienes inmuebles y equipo fuera de explotación (punto 4.1). Inclúyase el costo de todos los bienes inmuebles y el equipo fuera de explotación.

Menos — asignación por depreciación y amortización (punto 4.1.1). Inclúyanse la depreciación y amortización acumuladas de los bienes inmuebles y el equipo fuera de explotación.

#### **Otros activos (total) (punto 5)**

*Gastos diferidos (punto 5.1).* Inclúyanse los gastos relativos a proyectos de ampliación y mejoras, el costo de la instrucción extraordinaria y demás gastos cuya disposición se haya diferido por un período mayor de un año, menos la parte proporcional que se haya amortizado o liquidado de otra manera, los descuentos y los gastos no amortizados relativos a la emisión, por parte del transportista aéreo, de toda clase de valores a largo plazo, y otras cuentas pendientes de regularización que no puedan saldarse a la fecha del balance.

*Bienes intangibles (punto 5.2).* Inclúyase el buen nombre, o sea, el exceso del precio pagado al adquirir el negocio en relación con el valor neto de los bienes recibidos; todo pago hecho en concepto de patentes, propiedad intelectual, etc.

*Inversiones en empresas afiliadas (punto 5.3).* Inclúyanse las inversiones en acciones, bonos y obligaciones a largo plazo y anticipos a empresas afiliadas.

*Otros activos (punto 5.4).* Inclúyanse todos los bienes que no figuran en otras partidas.

**Total del activo (punto 6).** Indíquese la suma de los puntos 1 a 5, que debería ser igual al punto 11.

### **Pasivo (puntos 7 a 11)**

#### **Pasivo corriente (total) (punto 7)**

*Cuentas por pagar, saldos a pagar en concepto de servicios de transporte y pagarés (punto 7.1).* Inclúyanse las cuentas corrientes y los saldos a pagar en concepto de servicios de transporte, incluyendo los saldos pendientes de liquidación pagaderos en breve plazo a empresas afiliadas, y las obligaciones que deban pagarse a la vista o durante el año siguiente a la fecha del balance.

*Pasivos en concepto de servicios de transporte aéreo (punto 7.2).* Inclúyase el valor de los pasajes vendidos por el transportista aéreo, que no hayan sido usados ni reintegrados a la fecha del balance, y las cantidades pagadas en concepto de transporte de equipaje, carga y correo, cuyo transporte no se haya efectuado a la fecha del balance. Según las normas nacionales de contaduría, inclúyase además el valor nominal de los viajes por vía aérea pendientes, acumulados en virtud de programas de viajeros frecuentes.

*Otros pasivos corrientes (punto 7.3).* Inclúyanse los salarios y sueldos, intereses y dividendos e impuestos acumulados a pagar, así como los depósitos recibidos en concepto de contratos de transporte y otras obligaciones corrientes y acumuladas.

**Pasivos a largo plazo (total) (punto 8).** Inclúyanse todas las obligaciones que no sean corrientes pero que sean lo suficientemente cuantiosas como para ser clasificadas separadamente.

*Deudas a largo plazo (punto 8.1).* Inclúyanse el valor nominal (con exclusión de intereses acumulados) de las hipotecas, bonos, certificados en fideicomiso, obligaciones, certificados de síndicos, pagarés y otras deudas a largo plazo, emitidos o tomados a cargo por el transportista aéreo, y que se encuentren en circulación. Toda ganancia realizada o pérdida sufrida en la reventa de títulos de deudas a largo plazo que el transportista tenga en cartera se anotarán en la Parte 1.

*Obligaciones a largo plazo en concepto de arrendamiento financiero (punto 8.2).* Inclúyase el valor actual de los contratos vigentes para la adquisición de aeronaves mediante dichos acuerdos de arrendamiento financiero.

*Anticipos procedentes de empresas afiliadas (punto 8.3).* Inclúyanse los anticipos, con garantía o sin ella, de empresas afiliadas y que no deban liquidarse en breve plazo.

*Reservas (punto 8.4).* Inclúyanse las reservas de explotación, tales como para la reparación del material volante, el auto seguro, las reservas para pensiones y cualquiera otra reserva no establecida en otras partidas. Estas reservas deben, en lo posible, indicarse por separado, mediante una nota en la sección "Observaciones".

*Otros pasivos a largo plazo (punto 8.5).* Inclúyanse los pasivos que no figuren en otras partidas.

**Créditos diferidos (punto 9).** Inclúyanse las primas no amortizadas relativas a toda clase de obligaciones a largo plazo, títulos emitidos o tomados a cargo por el transportista aéreo y otras cuentas no ajustadas que no puedan liquidarse a la fecha del balance.

**Capital social (total) (punto 10)**

*Capital en acciones (punto 10.1).* Inclúyase el precio realmente recibido, que no exceda del valor nominal o declarado de las acciones de cualquier clase en circulación. Indíquese en la sección “Observaciones” si los valores anotados son a la par, declarados o de otra clase. Toda prima recibida en exceso del valor nominal de las acciones, o del valor declarado en el caso de acciones sin valor nominal, se notificará en el punto 10.2.

*Superávit de capital (punto 10.2).* Inclúyase el exceso del valor activo de la propiedad adquirida sobre el precio original pagado por el transportista aéreo; el exceso del valor contable sobre el costo de acciones de empresas afiliadas; las ganancias o pérdidas provenientes de la reventa de acciones propias que el transportista aéreo tenga en cartera; el superávit que resulte de la reorganización o recapitalización; las primas en exceso del valor nominal recibidas en la venta inicial de las acciones o, en el caso de acciones no nominales, en exceso del valor declarado; y las donaciones hechas por los accionistas.

*Ganancias no distribuidas (punto 10.3).* Saldo final en la Parte 3, punto 5 correspondiente al año en curso y años anteriores, después de tener en cuenta las asignaciones y los dividendos en su totalidad.

**Total del pasivo y del capital social (punto 11).** Indíquese la suma de los puntos 7 a 10, que debería ser igual al punto 6.

### PARTE 3 - ESTADO DE GANANCIAS NO DISTRIBUIDAS

**Saldo neto de ganancias no distribuidas ni asignadas correspondientes a ejercicios anteriores, como se indica en el punto 5 del estado de ganancias no distribuidas del ejercicio anterior (punto 1).** No requiere explicaciones; es el saldo de apertura del estado de ganancias no distribuidas.

**Ganancias o (pérdidas) después de deducir los elementos extraordinarios del presente ejercicio (punto 26 de la Parte 1) (punto 2).** No requiere explicaciones.

**Ajustes (total) (punto 3).** Inclúyanse todos los ajustes que se especifiquen en los puntos 3.1 y 3.2, y cualquier otro ajuste (por impuestos correspondientes a años anteriores y por revalorización de valores), que deban especificarse y notificarse en el punto 3.3.

**Consignaciones (punto 4).** Inclúyanse partidas tales como la consignación de ganancias para imprevistos especiales, para crear o mantener reservas, etc.

**Saldo neto de ganancias no distribuidas ni asignadas correspondientes al ejercicio en curso (igual al punto 10.3 de la Parte 2) (punto 5).** Es el saldo de cierre del estado de ganancias no distribuidas del ejercicio en curso y el saldo de apertura del estado del año próximo.

### PARTE 4 – DATOS RELATIVOS A TRÁFICO Y CAPACIDAD

Notifíquense las estadísticas totales de tráfico y capacidad del transportista aéreo relativas a las operaciones internacionales e interiores en servicios regulares y no regulares correspondientes a los

ingresos y gastos de explotación indicados en la Parte 1. Si los datos no son consecuentes con los que se notificaron en el Formulario A B Tráfico de los transportistas aéreos comerciales, los correspondientes motivos deben notificarse en la sección “Observaciones”.

**Pasajeros-kilómetros efectuados (punto 1).** Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de pasajeros de pago transportados (véase la definición más abajo) 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 (punto 2).** 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 a que se haya requerido un volumen más alto de combustible o a otras restricciones operacionales o de la carga de pago.

**Toneladas-kilómetros de pago efectuadas (puntos 3.1 a 3.4).** Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de toneladas de carga de pago (es decir, por la que se recibe remuneración) transportadas en cada etapa de vuelo por la correspondiente distancia.

*Pasajeros (comprendido el equipaje) (punto 3.1).* Deben incluirse aquí la franquicia normal 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, más la franquicia normal y el exceso de equipaje. Este factor de conversión queda a discreción del transportista. 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 (comprendido el expreso) (punto 3.2).* En este punto deben incluirse el expreso y las valijas diplomáticas.

*Correo (punto 3.3).* En este punto deben incluirse la correspondencia y otros objetos enviados por una administración postal para ser entregados a otra.

*Total (punto 3.4).* Indíquese la suma de los puntos 3.1 a 3.3.

El factor para convertir la carga y el correo de volumen a masa queda a discreción del transportista. No obstante, si no se dispone de factor de conversión, se recomienda utilizar el valor de 161 kilogramos por metro cúbico.

**Toneladas-kilómetros disponibles (punto 4).** Indíquese la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de toneladas de capacidad, encima y debajo de la cubierta, disponibles para el transporte de carga de pago (pasajeros, carga y correo), en cada etapa de vuelo, por la correspondiente distancia de la etapa, teniendo en cuenta las restricciones de la carga de pago, cuando corresponda, y las restricciones operacionales respecto al suministro de capacidad.

## 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 y los gastos entre las partes.

**Arreglos sobre reserva de capacidad.** Reserva de determinado número de asientos o de determinada capacidad 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).

**Costo.** Para los fines del balance, costo significa la suma de dinero abonada en realidad; el valor monetario, en la fecha de adquisición, de cualquier título o compensación que no sea dinero en efectivo realmente pagado; o las obligaciones en que haya incurrido el transportista aéreo para adquirir mediante compra, arrendamiento o construcción, y efectuar la instalación inicial de propiedades, edificios, equipo, materiales y servicios. Comprende los gastos de transporte pagados a otros transportistas, los derechos de aduanas, los impuestos sobre consumo, venta, uso y otros, pero excluye los descuentos que se conceden.

**Empresas afiliadas.** Empresas controladas por el transportista aéreo notificante.

**Empresas asociadas.** Empresas en las cuales el transportista aéreo notificante tiene acciones, sin ejercer control.

**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 u proveer sus servicios aéreos, habitualmente aplicándose 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.

**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, los vuelos comerciales de la aviación de negocios, así como otros vuelos de pago a solicitud.

**Vuelos de pago regulares.** 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.

— FIN —