Enquête trimestrielle sur l’aviation civile

Programme intégré de la statistique des entreprises (PISE)

Guide de déclaration

Ce guide est conçu pour vous aider à répondre à l'Enquête trimestrielle sur l’aviation civile. Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires, veuillez composer le numéro de la ligne d'aide de Statistique Canada ci-dessous.

Ligne d'aide : 1-877-949-9492

Vos réponses sont confidentielles.

La loi interdit à Statistique Canada de divulguer toute information recueillie qui pourrait dévoiler l'identité d'une personne, d'une entreprise ou d'un organisme sans leur permission ou sans en être autorisé par la *Loi sur la statistique*.

Statistique Canada utilisera les données de cette enquête à des fins statistiques.

Table des matières

Renseignements sur l’entreprise ou l’organisation et la personne-ressource
État des recettes et dépenses, Trimestriel – État 21 (I, II)
Services réguliers, Statistiques des recettes d’exploitation, Trimestriel – État 10 (I, II)
Services d’affrètement, Statistiques des recettes d’exploitation, Trimestriel – État 12 (I, II)

Renseignements sur l’entreprise ou l’organisation et la personne-ressource

Cette section contrôle ou demande les informations de bases identifiant l’entreprise ou l’organisation, tel que : la dénomination sociale, le nom commercial (s’il y a lieu), les coordonnées de la personne-ressource désignée, le statut opérationnel actuel, et la ou les activités principales.

Dénomination sociale

Nom d’une société tel que déterminé par l’acte constitutif qui la crée. La dénomination sociale est le nom légalement reconnu de l’entité, et donc le nom aux fins d’éventuelles poursuites et dettes de l’entreprise ou l'organisation. Dans le cas d’une société, c’est le nom juridique fixé par sa charte ou la loi par laquelle la société a été créée.

Les modifications apportées à la dénomination sociale doivent être effectuées uniquement dans le but de corriger une erreur d'orthographe ou de typographie.

Pour indiquer une dénomination sociale d’une autre entité juridique, vous devriez plutôt l’indiquer à la question 3 en sélectionnant « N’est pas opérationnelle en ce moment », puis en choisissant la raison appropriée et de fournir le nom de la dénomination sociale de cette autre entité ainsi que toute autre information demandée.

Nom commercial

Le nom commercial est le nom sous lequel l’entreprise ou l’organisation est communément connu et est différent de sa dénomination sociale.

Personne-ressource désignée

Vérifier ou indiquer les coordonnées de la personne-ressource désignée de l’entreprise ou l’organisation. La personne-ressource désignée est la personne qui devrait recevoir ce questionnaire, mais elle n’est pas nécessairement celle qui le remplit. Si cette dernière est différente de la personne-ressource désignée, les coordonnées de la personne complétant le questionnaire peuvent être indiquées plus tard dans le questionnaire.

Statut opérationnel actuel

Vérifier ou indiquer le statut opérationnel actuel de l’entreprise ou l’organisation identifiée au moyen de la dénomination sociale et du nom commercial dans la question 1. S’il est indiqué que le statut opérationnel de l’entreprise ou l’organisation est « N’est pas opérationnelle en ce moment » alors veuillez indiquer une raison applicable et fournissez les informations requises.

Activité principale

Cette question vérifie l'activité principale de cette entreprise ou organisation selon le Système de classification des industries en Amérique du Nord (SCIAN). Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est un système de classification des industries qui a été conçu par les organismes statistiques du Canada, du Mexique et des États-Unis. Créé avec comme toile de fond l'Accord de libre-échange nord-américain, le SCIAN vise à fournir des définitions communes de la structure industrielle des trois pays, ainsi qu'un cadre statistique commun pour faciliter l'analyse des trois économies. Le SCIAN est articulé autour des principes de l'offre ou de la production, afin de s'assurer que les données sur les industries qui sont classées en fonction du SCIAN se prêtent à l'analyse de questions liées à la production, comme le rendement industriel.

L'entité cible que le SCIAN vise sont des entreprises et d'autres organisations engagées dans la production de biens et de services. Ils comprennent des fermes, des entreprises constituées et non constituées en société et les entreprises publiques. Ils comprennent également les institutions et organismes engagés dans la production de services marchands et non marchands, ainsi que des

organisations telles que les associations professionnelles, les syndicats, les organismes de bienfaisance ou sans but lucratif et les employés des ménages.

Le SCIAN associé devrait refléter seulement les activités menées par l'entreprise ou par l'unité d'organisation ciblée par ce questionnaire, tel qu'indiqué dans la section «Répondre à ce questionnaire», et qui peut être identifié par la dénomination sociale et le nom commercial spécifié. L'activité principale est l'activité qui définit le but principal ou la raison d'existence de l'entreprise ou l'organisation ciblée. Pour une entreprise ou organisation à but lucratif, il est normalement l'activité qui génère la majorité du chiffre d'affaires de l'entité.

La classification du SCIAN contient un nombre limité d'activité qui pourrait être applicable à cette entreprise ou organisation même si ce n'est pas exactement comment vous décririez l'activité principale de cette entreprise ou organisation.

Veuillez noter que toutes modifications apportées à l'activité principale par vos réponses à cette question pourraient ne pas nécessairement être reflétées avant l'envoi des questionnaires subséquents et, par conséquent, l'information transmise pourrait ne pas être à jour.

Si la description du SCIAN actuel associé à l'entreprise ou l'organisation est incorrecte, merci de fournir une brève description de l'activité principale et toute information additionnelle requise.

État des recettes et dépenses, Trimestriel – État 21 (I, II)

1. **Recettes, Dépenses et Revenu**

Recettes d'exploitation

<u>Services réguliers</u>

Service de transport des passagers ou des marchandises, ou des deux, par aéronef offert par un transporteur aérien qui exploite le service aérien et qui, directement ou indirectement, vend, en totalité ou en partie, ses sièges ou son espace marchandises au public, selon un prix par siège, par unité de masse ou par volume de marchandises.

<u>Services d'affrètement</u>

Service de transport des passagers, ou des marchandises, ou des deux, par aéronef aux termes d'un contrat par lequel une personne, autre que le transporteur aérien qui exploite le service aérien, ou son représentant, réserve un ensemble de sièges ou une partie de l'espace marchandises d'un aéronef pour son usage ou pour revente au public.

Inclure les services d'ambulancier aérien et le transport de passagers et de marchandises sur les lieux de l'héliportage de billes de bois.

Exclure les activités de lutte contre l'incendie et d'héliportage de billes de bois, ainsi que le transport de passagers et de marchandises sur les lieux d'un incendie. (Dans le document de

Transports Canada intitulé « Établissement d'un service aérien commercial », TP 8880, vous trouverez une liste complète des activités pour les services spécialisés et par conséquent non sujets aux exigences de déclaration statistique comme les services d'affrètement. Ce document est accessible en ligne à http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp8880-menu-5178.htm ou à http://www.tc.gc.ca/Publications/fr/tp8880/pdf/hr/tp8880f.pdf.)

Recettes des passagers

Il s'agit des recettes tirées du transport de passagers sur des services réguliers et d'affrètement. **Inclure** les recettes provenant de tous les suppléments (bagages, carburant, sélection de siège, et cetera) qui sont conservées par le transporteur aérien. **Exclure** les montants tels que les taxes, les droits de navigation, les frais de sécurité, et cetera qui sont perçus mais transférés à d'autres entités.

Recettes des marchandises

Il s'agit des recettes tirées du transport de marchandises sur des services réguliers et d'affrètement. **Exclure** les taxes telles que la taxe sur les produits et services (TPS), la taxe de vente harmonisée (TVH) ou la taxe de vente provinciale (TVP).

Toutes les autres recettes d'exploitation

Il s'agit des recettes provenant de toutes les autres sources. **Inclure** les activités de transport aérien **non incluses** dans les recettes de passagers ou les recettes de marchandises, les recettes provenant d'autres services aériens (comme l'entraînement au vol, le vol récréatif et les autres services spécialisés), les subventions et les recettes accessoires nettes liées au transport aérien, c'est-à-dire, les recettes moins les dépenses provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur aérien **incluant** les ventes de carburant et d'huile pour les aéronefs; les frais d'entretien et les services de manœuvre des opérations sur l'aire de trafic, et cetera pour les autres transporteurs; les commissions (ou les recettes des ventes moins les remboursements des services effectués pour le transporteur aérien) reçues pour la vente de transport effectué par un autre transporteur; et les recettes provenant de la prestation d'aéronefs à d'autres transporteurs qui en assurent eux-mêmes l'exploitation.

Total des recettes d'exploitation

Somme des recettes de passagers, des recettes de marchandises et de toutes les autres recettes d'exploitation.

Dépenses d'exploitation

Dépenses de carburant à turbomoteurs

Inclure le carburant utilisé dans les avions à turbopropulseurs et les avions à réaction.

Inclure les dépenses de consommation de carburant à turbomoteurs pour toutes les opérations régulières et d'affrètement, sans égard au lieu de l'achat. **Inclure** les redevances de distribution de carburant, les droits et taxes non remboursables. Si le carburant a été fourni par un client, une valeur approximative peut être établie en fonction des taux du marché en vigueur. Les dépenses devraient être déclarées en dollars canadiens, sans égard au lieu d'achat.

Salaires, traitements et bénéfices des employés

Inclure les salaires, traitements et bénéfices (contributions de l'employeur au régime de retraite, les avantages médicaux, les assurances, et cetera et les dépenses occasionnées pour l'hébergement et les repas lors d'une escale, pour le personnel navigant technique et l'équipage de bord) pour tous les employés.

Toutes les autres dépenses d'exploitation

Inclure toutes les dépenses d'exploitation non déclarées dans les deux catégories de dépenses mentionnées ci-dessus.

Total des dépenses d'exploitation

Somme des trois articles de dépenses précédents.

Revenu

Revenu d'exploitation net (une perte devrait être indiquée par un nombre négatif)

Total des recettes d'exploitation moins le total des dépenses d'exploitation susmentionnés.

Revenu hors exploitation net (veuillez indiquer toute perte par un nombre négatif)

Inclure la provision au titre de l'impôt sur le revenu.

Inclure :

- les revenus d'intérêts et d'escomptes provenant de toutes les sources, **incluant** les escomptes au comptant sur l'achat de matériel et de fournitures;

- l’intérêt sur les impôts impayés et les dettes de toute nature, **incluant** les primes, les escomptes et les dépenses liées aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme;
- les gains en capital (ou les pertes) provenant du retrait du service de biens et de matériel d’exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures et autres actifs, lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d’un plan général de remplacement et non lorsqu’il s’agit de ventes occasionnelles à un tiers;
- les gains ou les pertes provenant des placements en valeurs mobilières;
- les revenus (pertes) divers hors exploitation nets, qui désignent les recettes et les dépenses imputables aux activités de financement ou autres qui ne font pas partie intégrante des activités de transport aérien entreprises par le transporteur, ou ses services connexes. Ceux-ci peuvent **inclure** le revenu des dividendes, le remboursement au transporteur des revenus ou pertes provenant des compagnies affiliées, l’ajustement des devises étrangères et les éléments spéciaux, comme les dépenses de restructuration, qui ne se produisent pas sur une base régulière;
- les provisions pour les impôts à payer sur le revenu net pour la période comptable et les rajustements des impôts sur le revenu pour les années précédentes, **incluant** les provisions pour les impôts sur le revenu reportés découlant des différences entre la comptabilisation du revenu et du revenu imposable qui surviennent lorsque le moment d’**inclure** des éléments de recettes et de dépenses dans la comptabilisation des résultats comptables et du revenu imposable ne coïncident pas.

Exclure les dépenses encourues par la réduction d’employés, qui devraient être incluses dans la catégorie toutes les autres dépenses d’exploitation.

Revenu net (une perte devrait être indiquée par un nombre négatif)

Revenu d'exploitation net plus le revenu hors exploitation net susmentionnés.

2. Nombre moyen d’employés

Il s'agit du nombre moyen de personnes employées au cours du trimestre. **Inclure** tous les employés (toutes catégories), temporaires ou permanents, figurant sur les états de paie du transporteur aérien au cours du trimestre de déclaration. Les employés à temps partiel doivent être comptés dans le total en proportion du temps travaillé par rapport aux employés à temps plein (par exemple, deux employés à temps partiel travaillant la moitié du temps sont équivalents à un employé à temps plein).

Services réguliers, Statistiques des recettes d'exploitation, Trimestriel – État 10 (I, II)

1. Services réguliers - statistiques d'exploitation

Inclure les services à voilure fixe et d'hélicoptères.

Secteur d'exploitation

Indique les régions où les transporteurs offrent des services de transport. Il y a trois ventilations – les vols intérieurs, les vols transfrontaliers (Canada-États-Unis) et les autres vols internationaux.

Intérieur **inclut** les opérations d'un point à un autre à l'intérieur du Canada.

Transfrontalier (Canada-États-Unis) **inclut** les opérations entre des points au Canada et des points aux États-Unis (incluant l'Alaska, Hawaï et Porto Rico).

Autre international **inclut** toutes les autres opérations (**incluant** entre des points à l'extérieur du Canada).

Les données déclarées doivent inclure les services à voilure fixe et d'hélicoptères, où :

Voilure fixe

Signifie un aérodyne entraîné par un organe moteur, plus lourd que l'air, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes. Aéronef dont les ailes sont fixées au fuselage de l'appareil et déployées en vol – c'est-à-dire à voilure non tournante.

Hélicoptère

Signifie un aérodyne à voilure tournante, plus lourd que l'air, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux. Un hélicoptère n'a pas de voilure fixe conventionnelle, ni d'hélice classique pour la poussée normale.

Services réguliers

Service de transport des passagers ou des marchandises, ou des deux, par aéronef offert par un transporteur aérien qui exploite le service aérien et qui, directement ou indirectement, vend, en totalité ou en partie, ses sièges ou son espace marchandises au public, selon un prix par siège, par unité de masse ou par volume de marchandises.

Passagers embarqués

S’entend de tous les **passagers payants**[1] qui montent à bord d'un aéronef et remettent un ou plusieurs coupons de vol ou autres documents valides en vue de leur transport selon l'itinéraire de vol indiqué sur les coupons ou autres documents en question.

[1] Les passagers payants correspondent aux passagers pour lesquels le transport entraîne une rémunération pour le transporteur aérien, **y compris** tous les passagers qui voyagent munis de billets achetés (a) dans le cadre d’offres promotionnelles destinées au grand public; (b) grâce à un programme de fidélisation ou à l’échange de points de fidélisation ou de milles; (c) avec un rabais aux entreprises ou à un tarif préférentiel; ou obtenus (d) à titre d’indemnisation dans le cas d’un refus d’embarquement. Sont **exclus** (a) les passagers qui voyagent gratuitement, à un tarif offert par un transporteur aérien exclusivement à ses employés ou à ses agents ou aux personnes qui voyagent pour le compte d’un transporteur aérien; et (b) les personnes, notamment les enfants en bas âge, qui n’occupent pas un siège.

Passagers-kilomètres

Représente le transport d’un passager payant à chaque étape de vol, multiplié par le nombre de kilomètres parcourus à cette étape. On obtient les passagers-kilomètres en calculant le nombre total de kilomètres parcourus par tous les passagers.

Prenons un exemple avec deux étapes de vol, où :

Étape de vol A à B

Nombre de passagers = 5

Distance entre les points (km) = 161

Passagers-kilomètres = 805

Étape de vol B à C

Nombre de passagers = 4

Distance entre les points (km) = 322

Passagers-kilomètres = 1 288

Le nombre total de passagers-kilomètres pour les vols allant de A à B et B à C s’élève à 2 093.

Coefficient de conversion

Pour convertir les milles marins (6 080 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,852.

Pour convertir les milles terrestres (5 280 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,609344.

Sièges-kilomètres disponibles

Représente le nombre de kilomètres parcourus par l'aéronef à chaque étape de vol, multiplié par le nombre de sièges disponibles à cette étape. On obtient ainsi la capacité totale disponible pour le transport de passagers. Les sièges qui ne sont pas disponibles dans les faits pour le transport de passagers devraient être exclus.

Heures de vol

Représente les heures cale à cale, c'est-à-dire, le nombre d'heures écoulées à partir du moment où l'aéronef commence à rouler sur l'aire de décollage jusqu'à l'arrêt complet de l'appareil arrivé à destination. Il faut indiquer le nombre total d'heures de vol à l'heure près.

Marchandises embarquées

Désigne tous les types de trafic autre que de passagers. **Inclure** le fret prioritaire, le fret, le courrier et l'excédent de bagages dont le transporteur tire un revenu. Les marchandises embarquées devraient être déclarées au kilogramme près.

Coefficient de conversion

Pour convertir les livres (lb) en kilogrammes (kg), il faut multiplier par 0,453592.

Tonnes-kilomètres de marchandises

Représente le transport d'une tonne métrique de marchandises à chaque étape de vol, multiplié par le nombre de kilomètres parcourus à cette étape. On obtient les tonnes-kilomètres de marchandises en additionnant le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des tonnes métriques de marchandises.

Prenons un exemple avec deux étapes de vol, où :

Étape de vol A à B

Tonnes métriques de marchandises = 5

Distance entre les points (km) = 161

Tonnes-kilomètres de marchandises = 805

Étape de vol B à C

Tonnes métriques de marchandises = 4

Distance entre les points (km) = 322

Tonnes-kilomètres de marchandises = 1 288

Le nombre total de tonnes-kilomètres de marchandises pour les vols allant de A à B et B à C s'élève à 2 093.

Coefficient de conversion

Pour convertir les milles marins (6 080 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,852.

Pour convertir les milles terrestres (5 280 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,609344.

Tonnes-kilomètres disponibles

Représente le nombre de kilomètres parcourus par l'aéronef à chaque étape de vol, multiplié par la capacité pondérale utilisable de l'aéronef. On obtient ainsi la capacité de charge offerte pour les passagers et/ou les marchandises.

2. Services réguliers - recettes

Inclure les services à voilure fixe et d'hélicoptères.

Recettes de passagers

Il s'agit des recettes tirées du transport de passagers sur des services réguliers. **Inclure** les recettes provenant de tous les suppléments (bagages, carburant, sélection de siège, et cetera) qui sont conservées par le transporteur aérien. **Exclure** les montants tels que les taxes, les droits de navigation, les frais de sécurité, et cetera qui sont perçus mais transférés à d'autres entités. Les recettes totales de passagers devraient équivaloir aux recettes de passagers des services réguliers au premier écran.

Recettes de marchandises

Il s'agit des recettes tirées du transport de marchandises sur des services réguliers. **Exclure** les taxes telles que la taxe sur les produits et services (TPS), la taxe de vente harmonisée (TVH) ou la taxe de vente provinciale (TVP). Les recettes totales de marchandises devraient équivaloir aux recettes de marchandises des services réguliers au premier écran.

Services d’affrètement, Statistiques des recettes d’exploitation, Trimestriel – État 12 (I, II)

1. Services d’affrètement - statistiques d’exploitation

Inclure les services à voilure fixe et d’hélicoptères.

Secteur d’exploitation

Indique les régions où les transporteurs offrent des services de transport. Il y a trois ventilations – les vols intérieurs, les vols transfrontaliers (Canada-États-Unis) et les autres vols internationaux.

Intérieur **inclut** les opérations d’un point à un autre à l’intérieur du Canada.

Transfrontalier (Canada-États-Unis) **inclut** les opérations entre des points au Canada et des points aux États-Unis (incluant l’Alaska, Hawaï et Porto Rico).

Autre international **inclut** toutes les autres opérations (incluant entre des points à l’extérieur du Canada).

Les données déclarées doivent **inclure** les services à voilure fixe et d'hélicoptères, où :

Voilure fixe

Signifie un aérodyne entraîné par un organe moteur, plus lourd que l’air, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes. Aéronef dont les ailes sont fixées au fuselage de l’appareil et déployées en vol – c’est-à-dire à voilure non tournante.

Hélicoptère

Signifie un aérodyne à voilure tournante, plus lourd que l’air, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l’air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d’axes sensiblement verticaux. Un hélicoptère n’a pas de voilure fixe conventionnelle, ni d’hélice classique pour la poussée normale.

Services d’affrètement

Service de transport des passagers, ou des marchandises, ou des deux, par aéronef aux termes d'un contrat par lequel une personne, autre que le transporteur aérien qui exploite le service aérien, ou son représentant, réserve un ensemble de sièges ou une partie de l'espace marchandises d'un aéronef pour son usage ou pour revente au public.

Inclure les services d'ambulancier aérien et le transport de passagers et de marchandises sur les lieux de l’héliportage de billes de bois.

Exclure les activités de lutte contre l'incendie et d'héliportage de billes de bois, ainsi que le transport de passagers et de marchandises sur les lieux d'un incendie. (Dans le document de Transports Canada intitulé « Établissement d'un service aérien commercial », TP 8880, vous trouverez une liste complète des activités pour les services spécialisés et par conséquent non sujets aux exigences de déclaration statistique comme les services d'affrètement. Ce document est accessible en ligne à http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp8880-menu-5178.htm ou à http://www.tc.gc.ca/Publications/fr/tp8880/pdf/hr/tp8880f.pdf.)

Passagers embarqués

S'entend de tous les **passagers payants**[1] qui montent à bord d'un aéronef et remettent un ou plusieurs coupons de vol ou autres documents valides en vue de leur transport selon l'itinéraire de vol indiqué sur les coupons ou autres documents en question.

[1] Les passagers payants correspondent aux passagers pour lesquels le transport entraîne une rémunération pour le transporteur aérien, y compris tous les passagers qui voyagent munis de billets achetés (a) dans le cadre d'offres promotionnelles destinées au grand public; (b) grâce à un programme de fidélisation ou à l'échange de points de fidélisation ou de milles; (c) avec un rabais aux entreprises ou à un tarif préférentiel; ou obtenus (d) à titre d'indemnisation dans le cas d'un refus d'embarquement. Sont **exclus** (a) les passagers qui voyagent gratuitement, à un tarif offert par un transporteur aérien exclusivement à ses employés ou à ses agents ou aux personnes qui voyagent pour le compte d'un transporteur aérien; et (b) les personnes, notamment les enfants en bas âge, qui n'occupent pas un siège.

Passagers-kilomètres

Représente le transport d'un passager payant à chaque étape de vol, multiplié par le nombre de kilomètres parcourus à cette étape. On obtient les passagers-kilomètres en calculant le nombre total de kilomètres parcourus par tous les passagers.

Prenons un exemple avec deux étapes de vol, où :

Étape de vol A à B

Nombre de passagers = 5

Distance entre les points (km) = 161

Passagers-kilomètres = 805

Étape de vol B à C

Nombre de passagers = 4

Distance entre les points (km) = 322

Passagers-kilomètres = 1 288

Le nombre total de passagers-kilomètres pour les vols allant de A à B et B à C s'élève à 2 093.

Coefficient de conversion

Pour convertir les milles marins (6 080 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,852.

Pour convertir les milles terrestres (5 280 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,609344.

Heures de vol

Représente les heures cale-à-cale, c'est-à-dire, le nombre d'heures écoulées à partir du moment où l'aéronef commence à rouler sur l'aire de décollage jusqu'à l'arrêt complet de l'appareil arrivé à destination. Il faut indiquer le nombre total d'heures de vol à l'heure près.

Marchandises embarquées

Désigne tous les types de trafic autre que de passagers. **Inclure** le fret prioritaire, le fret, le courrier et l'excédent de bagages dont le transporteur tire un revenu. Les marchandises embarquées devraient être déclarées au kilogramme près.

Coefficient de conversion

Pour convertir les livres (lb) en kilogrammes (kg), il faut multiplier par 0,453592.

Tonnes-kilomètres de marchandises

Représente le transport d'une tonne métrique de marchandises à chaque étape de vol, multiplié par le nombre de kilomètres parcourus à cette étape. On obtient les tonnes-kilomètres de marchandises en additionnant le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des tonnes métriques de marchandises.

Prenons un exemple avec deux étapes de vol, où :

Étape de vol A à B

Tonnes métriques de marchandises = 5

Distance entre les points (km) = 161

Tonnes-kilomètres de marchandises = 805

Étape de vol B à C

Tonnes métriques de marchandises = 4

Distance entre les points (km) = 322

Tonnes-kilomètres de marchandises = 1 288

Le nombre total de tonnes-kilomètres de marchandises pour les vols allant de A à B et B à C s'élève à 2 093.

Coefficient de conversion

Pour convertir les milles marins (6 080 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,852.

Pour convertir les milles terrestres (5 280 pieds) en kilomètres (km), il faut multiplier par 1,609344.

2. Services d'affrètement - recettes

Inclure les services à voilure fixe et d'hélicoptères.

Recettes de passagers

Il s'agit des recettes tirées du transport de passagers sur des services d'affrètement. **Inclure** les recettes provenant de tous les suppléments (bagages, carburant, sélection de siège, et cetera) qui sont conservées par le transporteur aérien. **Exclure** les montants tels que les taxes, les droits de navigation, les frais de sécurité, et cetera qui sont perçus mais transférés à d'autres entités. Les recettes totales de passagers devraient équivaloir aux recettes de passagers des services d'affrètement au premier écran.

Recettes de marchandises

Il s'agit des recettes tirées du transport de marchandises sur des services d'affrètement. **Exclure** les taxes telles que la taxe sur les produits et services (TPS), la taxe de vente harmonisée (TVH) ou la taxe de vente provinciale (TVP). Les recettes totales de marchandises devraient équivaloir aux recettes de marchandises des services d'affrètement au premier écran.