

GUIDE DE L'UTILISATEUR

DÉCLARATION DE L'ORIGINE ET DE LA DESTINATION DES VOLS AFFRÉTÉS

ÉTAT 2 (I,II,III,IV,V,F) devrait être rempli pour :

- a) les services de transport affrétés intérieurs et internationaux opérés à l'aide d'aéronefs à voilure fixe ayant un poids maximum au décollage supérieur à 15 900 kg (35,000 lbs).

- b) les services de transport affrétés entre le Canada et les États-Unis opérés à l'aide d'aéronefs ayant un poids maximum au décollage supérieur à 8 200 kg (18,000 lbs).

CONTACT:

Kathie Davidson

(613) 951-0141 (T)

(613) 951-0010 (F)

davikat@statcan.ca

**June 2000
This guide is also available
in English.**

TABLE DES MATIÈRES

I	Description générale de l'enquête.....	3
II	Organisation et participation	3
III	Confidentialité	3
IV	Accord fédéral d'échange de renseignements.....	4
V	Soumission des rapports.....	4
VI	Instructions détaillées pour la déclaration de l'État 2(I,II,III,IV,V,F).....	5
	a) Définition et explication des concepts	5
	- Itinéraire	5
	- Origine et destination des vols affrétés	5
	- Vol affrété simple et vol affrété circulaire	6
	b) Explication de chaque champ sur l'État 2(I,II,III,IV,V,F)	8
	c) Déclaration des données et exemples	11
VII	Vérification des données enregistrées	21
VIII	Glossaire	21
ANNEXE A:	Codes des types d'aéronefs valides.....	25
ANNEXE B:	Table de conversion métrique	30
ANNEXE C:	Vérifications recommandées pour l'État 2(I,II,III,IV,V,F).....	31
ANNEXE D:	Format d'enregistrement sur disquette.....	32

I DESCRIPTION GÉNÉRALE DE L'ENQUÊTE

L'enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés recueille de l'information sur les passagers et les marchandises transportés sur les divers genres d'affrètements. Les transporteurs participants rapportent les itinéraires complets de leurs services affrétés intérieurs, Canada - États-Unis et internationaux. Les données doivent être recueillies de façon continue et déclarées chaque mois par les transporteurs aériens canadiens et étrangers.

Les données que les transporteurs soumettent seront utilisées pour faire le suivi de l'industrie du transport aérien, réglementer les services aériens internationaux, assurer la sécurité du transport, planifier et maintenir le système du transport aérien et fournir des intrants de l'industrie au Système de comptabilité nationale.

II ORGANISATION ET PARTICIPATION

La Déclaration de l'origine et de la destination des vols affrétés, État 2(I,II,III,IV,V,F), est exigée aux termes de:

- 1- la "Loi sur la statistique", Statuts révisés du Canada 1985, Chapitre S19.
- 2- la "Loi sur les transports au Canada, Section 50, Règlement sur la production de renseignements par les transporteurs aériens";
- 3- la "Loi sur les transports au Canada, paragraphe 86 (1) (i), 'Règlement modifiant le règlement sur les transports aériens'.

Tous les transporteurs aériens canadiens et étrangers qui fournissent des services d'affrètement aérien intérieur ou international au moyen d'aéronefs ayant un poids au décollage supérieur à 15 900 kg (35,000 lbs) sont tenus de compléter l'État 2(I,II,III,IV,V,F) et de le faire parvenir au Centre des statistiques de l'aviation. Également, tous les transporteurs aériens qui offrent des services d'affrètement aérien international entre le Canada et les États-Unis au moyen d'aéronefs ayant un poids au décollage supérieur à 8 200 kg (18,000 lbs) sont tenus de présenter une déclaration à l'aide de l'État 2(I,II,III,IV,V,F) auprès du Centre des statistiques de l'aviation. Les vols techniques (ex. vols de convoyage) ne sont pas inclus sur l'État 2 (I,II,III,IV,V,F).

III CONFIDENTIALITÉ

Les données contenues dans les questionnaires de l'État 2(I,II,III,IV,V,F) seront traitées de façon confidentielle. Les questionnaires seront vérifiés par des employés assermentés en vertu de la Loi sur la statistique et l'accès à ces données sera restreint au personnel autorisé. Lorsque des données sur des transporteurs en particulier sont publiées, le niveau de détails par rapport aux données publiées précédemment ne sera pas augmenté sans consultation préalable avec le transporteur en cause. Les dispositions de la Loi sur la statistique qui traitent des données confidentielles ne sont modifiées d'aucune façon par la Loi sur l'accès à l'information ou toute autre loi.

IV ACCORD FÉDÉRAL D'ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS

Pour éviter la répétition des activités d'enquête et par conséquent, pour réduire le fardeau de réponse et minimiser les coûts de collecte et de traitement, Statistique Canada a conclu, en vertu de l'article 12 de la Loi sur la statistique, des accords de partage de données à la fois avec Transports Canada et l'Office des transports du Canada. D'abord, les renseignements fournis sur cet état sont recueillis par Statistique Canada en vertu de la *Loi sur la statistique*. Les renseignements fournis sur cet état concernant les transporteurs sous réglementation fédérale sont également recueillis pour le compte de Transports Canada en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* et Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain. Finalement, les renseignements fournis sur cet état sont également recueillis pour le compte de l'Office des transports du Canada en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* et du Règlement sur les transports aériens. Les répondants peuvent s'objecter au partage des renseignements avec l'Office des transports du Canada en donnant avis par écrit au statisticien en chef. En vertu de ces accords de partage de données, les renseignements fournis sur cet état sont tenus confidentiels et utilisés uniquement à des fins statistiques.

V SOUMISSION DES RAPPORTS

Les rapports doivent être transmis mensuellement au Centre des statistiques de l'aviation, et ce, moins de 30 jours après le dernier jour du mois de déclaration.

On enverra périodiquement aux transporteurs concernés des formulaires de l'État 2(I,II,III,IV,V,F) ainsi que des enveloppes de retour. On peut obtenir sur demande des États supplémentaires et des enveloppes auprès du Centre des statistiques de l'aviation en téléphonant au (613) 951-0161 ou en écrivant à l'adresse suivante:

Centre des statistiques de l'aviation
OTTAWA, Ontario, Canada.
K1A 0T6

VI INSTRUCTIONS DÉTAILLÉES POUR L'ÉTAT 2(I,II,III,IV,V,F)

On doit remplir toutes les cases du questionnaire. Pour indiquer une valeur nulle, veuillez inscrire un zéro "0". Si la valeur ne s'applique pas, inscrire un tiret "-".

a) Définition et explication des concepts

Itinéraire

Pour les besoins de cette enquête, "itinéraire" signifie le chemin parcouru par l'aéronef à partir du premier point où une charge a été embarquée¹ jusqu'au point où l'aéronef est complètement déchargé.

Origine et destination des vols affrétés

Le but premier de cette enquête est de déterminer d'où les passagers (fret) viennent et où ils s'en vont, c'est-à-dire de déterminer l'origine et la destination des passagers (fret) et non pas l'origine et la destination du vol ou de l'aéronef.

Le concept d'origine et de destination est simple. Lorsqu'un itinéraire ne comporte que deux aéroports, l'aéronef part de A pour se rendre à B. L'origine sera l'aéroport d'embarquement A et la destination sera l'aéroport de débarquement B.

Cependant, lorsque l'itinéraire comporte plus de deux aéroports, le concept d'origine et de destination n'est plus aussi évident. En règle générale, pour chaque aéroport d'embarquement, déclarez la charge embarquée qui a été débarquée aux aéroports subséquents. Les aéroports sont considérés dans l'ordre où ils apparaissent dans l'itinéraire. Chaque aéroport d'embarquement est une origine et chaque aéroport de débarquement est une destination.

Supposons l'itinéraire suivant:

A → B → C l'aéronef part de A, va à B et puis à C.

Si A est un aéroport d'embarquement, recherchez (dans l'ordre B, C) vers quels points est destinée la charge embarquée à A. Les deux destinations possibles sont B et C. La charge embarquée à A peut être destinée entièrement vers B, entièrement vers C ou une partie de la charge vers B et l'autre partie vers C. L'origine sera A et les destinations B et C pour la charge embarquée à A.

Le deuxième point de l'itinéraire est B. Si B est un aéroport d'embarquement, recherchez vers quels points est destinée la charge embarquée à B. Dans ce cas, la seule destination possible est C. L'origine sera B et la destination C pour la charge embarquée à B.

¹ La charge embarquée peut être constituée de passagers, de marchandises ou de marchandises de soute.

Vol affrété simple et vol affrété circulaire

Un **vol affrété simple** est un vol dont le premier point de l'itinéraire diffère du dernier point de l'itinéraire. Un numéro de vol unique est associé à un **vol affrété simple**

VOL SIMPLE (aller-retour)

Point initial de l'itinéraire	A	A	Point final de l'itinéraire
	↓	↑	
Vol # 510	B	B	Vol # 511
	↓	↑	
Point final de l'itinéraire	C	C	Point initial de l'itinéraire

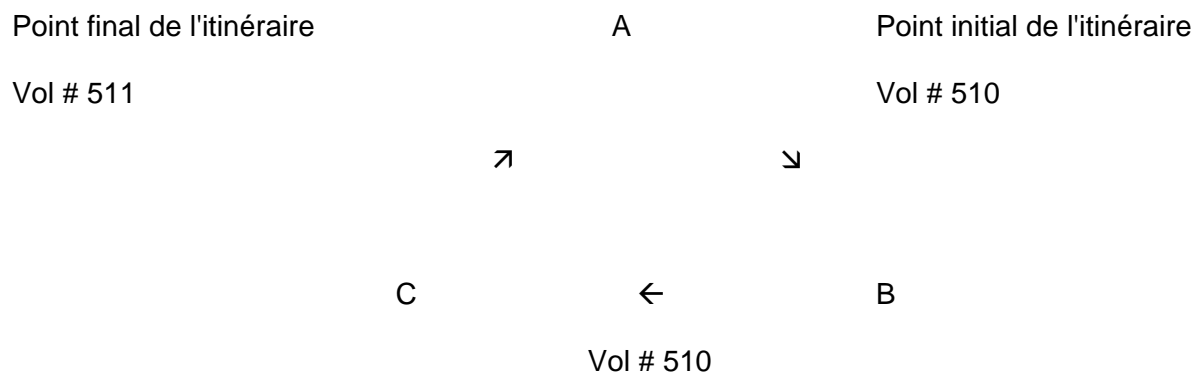
Itinéraire:
(aller) A → B → C
 Vol # 510

Itinéraire:
(retour) C → B → A
 Vol # 511

2 itinéraires, 2 numéros de vol

Un **vol affrété circulaire** est un vol aller et retour dont l'itinéraire est circulaire. Un itinéraire circulaire commence et finit au même point sans que le parcours de retour soit le même que le parcours aller. C'est-à-dire, l'itinéraire circulaire ne passe qu'une seule fois en chaque point autre que le point initial (également point final). Le point final de l'itinéraire est le point où l'aéronef est complètement déchargé. Deux numéros de vol sont associés à un **vol affrété circulaire**.

VOL CIRCULAIRE
(aller-retour)



Itinéraire: Vol # 511
(aller-retour) A → B → C → A
Vol # 510

1 itinéraire, 2 numéros de vol

Pour conclure, un vol aller et retour impliquant trois aéroports ou plus est soit un **vol affrété circulaire** ou deux **vols affrétés simples**.

b) Explication de chaque champ sur l'État 2(I,II,III,IV,V,F)

Champ

- 01/ Numéro de page - Numérotez chaque page en séquence dans l'espace prévu. Par exemple, page 1 de 35.
- 04 Transporteur - Inscrivez le nom du transporteur aérien produisant la déclaration dans l'espace prévu au coin supérieur droit de la formule.
- 07 Code du transporteur - Utilisez le code du transporteur qui apparaît dans l'Official Airline Guide courant au moment de l'enregistrement des données. Les transporteurs qui n'apparaissent pas dans l'Official Airline Guide n'inscriront rien dans ce champ.
- 11 Année et mois - Inscrivez dans ces cases des numéros identifiant l'année et le mois concerné par le rapport. Par exemple, vous indiqueriez juin 2000 de la façon suivante: 200006
- 17 Unité de poids utilisée - Indiquez, dans le champs approprié, l'unité de mesure choisie pour compléter l'État 2(I,II,III,IV,V,F), soit les unités de poids métrique ou impériale. Il est souhaitable d'employer l'unité métrique.
- 18 Numéro du vol - Le numéro du vol doit être le numéro exact qui a été utilisé dans les communications avec la tour ou l'opérateur radio de l'aéroport.
- 22 Indicateur d'un vol circulaire - Indiquez par un astérisque (*) le point de rotation du vol circulaire (c'est à dire, le point où le numéro du vol change).
- 23 Type d'aéronef - Inscrivez la désignation alphanumérique utilisée dans le plan de vol présenté au Contrôle de la circulation aérienne (A.T.C.). (Ne pas utiliser de tiret).
Vous trouverez à l'annexe A, les codes valides qui peuvent être utilisés pour les types d'aéronef.
- 28 Sièges disponibles - Inscrivez le nombre total de sièges de l'aéronef qui sont disponibles pour vente aux passagers.
- 32 Nombre de tonnes mét./imp. disponibles pour fret - Déclarez, le plus précisément que possible, le nombre de tonnes métriques (1 000 kg) ou impériales (2,000 lbs) de capacité disponible pour le fret. On retrouvera à l'annexe B une table de conversion.
- 38, 46 Aéroport d'embarquement ou de débarquement (Code OAG) - Utilisez les codes de trois lettres qu'on trouve dans l'Official Airline Guide. Si vous ne connaissez pas le code de l'aéroport, inscrivez le nom au complet. S'il y a plus d'un aéroport dans une ville, indiquez l'aéroport précis utilisé.

- 42, Date de départ et
50 d'arrivée
- Déclarez la date en utilisant l'heure locale de départ et non pas l'heure de départ ou d'arrivée prévue. Inscrivez la date en utilisant quatre chiffres: le mois d'abord, puis le jour. Ainsi, le 15 janvier serait déclaré comme 01 15. Veuillez vous assurer que tous les vols d'un mois donné sont déclarés sur l'État 2(I,II,III,IV,V,F) qui a été remplis pour ce mois. Le mois de déclaration d'un vol sera déterminé par le mois dans lequel le vol a quitté le point d'origine. Par exemple, un vol prenant son départ le 31 janvier qui arrive à toutes ou à certaines de ses destinations le 1er février sera déclaré entièrement sur l'État 2(I,II,III,IV,V,F) pour janvier.
- 54 Genre d'affrètement
- Le genre d'affrètement doit recevoir un des codes qui suit:
 Vols affrétés intérieurs: **DC**
 Vols affrétés transfrontaliers: **TP, TN, TG, TC**
 Vols affrétés internationaux: **AB, AT, CP, EC, EN, IT**
- On trouvera dans le glossaire une description des divers genres d'affrètement.
- Note : Les messageries transfrontalières doivent recevoir un code différent (genre d'affrètement TC) des autres marchandises transfrontalières.**
- Sous-traitance
- Dans le cas de sous-traitance de services d'affrètement, le transporteur effectuant l'affrètement remplira le rapport pour le vol.
- 56 Nombre de passagers d'origine canadienne
- Il s'agit du nombre de passagers payant qui débutent un vol simple ou aller-retour à l'intérieur du Canada. Le nombre de passagers doit être réparti par paire de villes et genre d'affrètement. Les passagers des services d'affrètement intérieur ont toujours une origine canadienne.
- 61 Nombre de passagers d'origine étrangère
- Il s'agit du nombre de passagers payant qui débutent un vol simple ou aller-retour dans un pays autre que le Canada. Par exemple, si un passager a embarqué au Canada pour se rendre en Europe, en accomplissant la partie retour du vol aller-retour on le considérerait comme étant d'origine étrangère. Le nombre de passagers doit être réparti par paire de villes et genre d'affrètement. Dans le cas d'affrètements intérieurs, on doit inscrire un tiret "-" dans cette case.

- 65 Fret - Cette catégorie inclut les affrètements sans participation de marchandises et les marchandises de soute. Veuillez déclarer les marchandises au dixième de tonnes près, soit en tonnes métriques (1 000 kg) ou en tonnes impériales (2,000 lbs). Déclarez les **marchandises de soute** sur la même ligne que l'affrètement de passagers sur lequel les marchandises ont été transportées.
- 69 Indicateur de fin de vol - Indiquez la fin de chaque vol en inscrivant un "1" dans cette colonne, ce qui éclaircira la déclaration des voyages à plusieurs segments.
- Agent autorisé et numéro de téléphone - L'agent autorisé qui déclare les données sur l'État 2(I,II,III,IV,V,F) inscrira son nom et son numéro de téléphone complet (y compris le code régional et, le cas échéant, le numéro de son poste) dans l'espace prévu au bas du formulaire.

c) Déclaration des données et exemples

Tel qu'il est mentionné un peu plus tôt dans ces instructions, cette enquête s'intéresse à l'origine et la destination des passagers ou des marchandises et non pas à l'origine et la destination du vol ou de l'aéronef. Une paire de villes A-B d'un vol doit être déclarée si des passagers ou des marchandises ont voyagé de A à B. Aussi, il ne faut pas déclarer les **vols de convoi**.

La méthode de déclaration des vols est décrite en détail dans les pages suivantes. Les exemples ont été choisis de façon à présenter ce qui arrive le plus souvent dans la réalité. De plus, la même méthode de déclaration peut être utilisée pour les marchandises et la messagerie.

i) Exemples de vols affrétés simples

Exemple 1. Un vol avec une origine et une destination.

Vol # 510

Itinéraire: A → B l'aéronef part de A
 origine destination pour se rendre à B.

La paire de villes à déclarer est:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
510	A → B	-nombre de passagers embarqués à A à destination de B.

Pour un vol ayant 1 origine et 1 destination, le nombre de passagers embarqués à A est égal au nombre de passagers débarqués à B. L'aéronef est chargé à A et complètement déchargé à B. À noter que les passagers d'origine canadienne et d'origine étrangère doivent être comptés séparément mais être inscrits sur la même ligne. Un exemple numérique est expliqué à la page suivante.

Exemple 1: Vol simple: une origine et une destination (passagers seulement)

- Itinéraire: YYZ → TPA / TPA → YYZ
- Numéro du vol: 510 511

- Type d'aéronef: B747
- Sièges disponibles: 430

YYZ →

TPA

315 passagers embarquent à YYZ: 285 d'origine canadienne →
30 d'origine étrangère →

285 débarquent à TPA
30 débarquent à TPA

TPA →

YYZ

400 passagers embarquent à TPA: 300 d'origine canadienne →
100 d'origine étrangère →

300 débarquent à YYZ
100 débarquent à YYZ

Note: Si ce vol contenait des marchandises de soute, la quantité transportée serait inscrite au champs no 63 "Fret", sur la même ligne qu'on a utilisé pour rapporter les passagers de ce vol.

Exemple 2. Un vol avec une origine et deux destinations.

Vol # 4235

Itinéraire: A → B → C l'aéronef part de A, va à B et puis à C.
 origine destinations

L'aéronef transporte les passagers embarqués à A aux points B et C. L'aéronef se vide complètement au dernier point de l'itinéraire (point C).

Les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
4235	A → B	-nombre de passagers embarqués à A à destination de B.
4235	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.

Cas spécial

Dans la plupart de ces vols, les passagers embarquent à A pour se rendre à B ou C. Cependant si des passagers embarquent à B à destination de C (et que B est à l'intérieur du Canada), la paire de villes B-C doit être rapportée puisqu'il y a des passagers pour qui l'origine est B et la destination C.

Dans ce cas spécial, les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
4235	A → B	-nombre de passagers embarqués à A à destination de B.
4235	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.
4235	B → C	-nombre de passagers embarqués à B à destination de C.

L'ordre des paires de villes dans les exemples doit être respecté lors de la déclaration des paires de villes. Un exemple numérique est expliqué à la page suivante.

Exemple 2: Vol simple: une origine et deux destinations (passagers seulement)

- Itinéraire: YYZ → PAR → LON
- Numéro du vol: 4235

- Type d'aéronef: B757
- Sièges disponibles: 220

YYZ → PAR → LON

190 passagers embarquent à YYZ: 160 d'origine canadienne → 80 débarquent à PAR → 80 débarquent à LON
30 d'origine étrangère → 30 débarquent à LON

Exemple 3. Un vol avec deux origines et une destination.

Vol # 4234

Itinéraire: A → B → C l'aéronef part de A, va à B et puis à C.
origines destination

L'aéronef transporte les passagers embarqués à A puis à B au point C. L'aéronef se vide complètement au dernier point de l'itinéraire (point C).

Les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
4234	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.
4234	B → C	-nombre de passagers embarqués à B à destination de C.

Cas spécial

Dans la plupart de ces vols, les passagers embarquent à A ou B pour se rendre à C. Cependant, si des passagers embarquent à A à destination de B, la paire de villes A-B doit être rapportée puisqu'il y a des passagers pour qui l'origine est A et la destination B.

Dans ce cas spécial, les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
4234	A → B	-nombre de passagers embarqués à A à destination de B.
4234	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.
4234	B → C	-nombre de passagers embarqués à B à destination de C.

Un exemple numérique est expliqué à la page suivante.

Exemple 3: Vol simple: deux origines et une destination (passagers seulement)

- Itinéraire: ORY → LGW →YYZ
- Numéro du vol: 4234

- Type d'aéronef: B757
- Sièges disponibles: 220

ORY	→	LGW	→	YYZ
80 passagers embarquent à ORY:		40 d'origine canadienne	→	40 débarquent à YYZ
		40 d'origine étrangère	→	40 débarquent à YYZ
		100 embarquent à LGW:		
			60 d'origine canadienne	→ 60 débarquent à YYZ
			40 d'origine étrangère	→ 40 débarquent à YYZ

Note: Les mêmes règles s'appliquent pour les vols de marchandises.

Exemple 4. Un vol avec deux origines et deux destinations.

Vol # 425
origines
Itinéraire: A → B → C → D destinations
l'aéronef part de A va à B,
va à C et finalement va à D.

L'aéronef transporte les passagers embarqués à A ou B aux deux points (en dehors du Canada) C ou D. L'aéronef se vide complètement au dernier point de l'itinéraire (point D).

Les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
425	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.
425	A → D	-nombre de passagers embarqués à A à destination de D.
425	B → C	-nombre de passagers embarqués à B à destination de C.
425	B → D	-nombre de passagers embarqués à B à destination de D.

Cas spécial

Dans la plupart de ces vols, les passagers embarquent à A ou B pour se rendre à C ou D. Cependant si des passagers embarquent à A à destination de B ou embarquent à C à destination de D, les paires de villes A-B ou C-D doivent être déclarées puisqu'il y a des passagers pour qui l'origine et la destination sont A et B ou C et D.

Dans ce cas spécial, les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
425	A → B	-nombre de passagers embarqués à A à destination de B.
425	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.
425	A → D	-nombre de passagers embarqués à A à destination de D.
425	B → C	-nombre de passagers embarqués à B à destination de C.
425	B → D	-nombre de passagers embarqués à B à destination de D.
425	C → D	-nombre de passagers embarqués à C à destination de D.

Un exemple numérique est expliqué à la page suivante.

Exemple 4: Vol simple: deux origines et deux destinations (passagers seulement)

-	Itinéraire:	LAS	→	PHX	→	YYC	→	YEG	-	Type d'aéronef: B737
-	Numéro du vol:	425							-	Sièges disponibles: 140
LAS	→			PHX	→			YYC	→	YEG
80 passagers embar-										
quent à LAS:		10 d'origine canadienne			→			10 débarquent à YYC		
		70 d'origine étrangère			→			50 débarquent à YYC	→	20 débarquent à YEG
				50 passagers embar-						
				quent à PHX:		5 d'origine canadienne			→	5 débarquent à YEG
						45 d'origine étrangère	→	25 débarquent à YYC	→	20 débarquent à YEG

ii) Exemple d'un vol affrété circulaire

Un seul exemple de vol circulaire sera expliqué dans cette partie. C'est le cas où le vol circulaire implique trois aéroports (un **vol circulaire** doit avoir un minimum de trois aéroports). C'est évidemment le cas le plus simple de vol circulaire mais aussi le cas le plus fréquent pour des vols affrétés. Des instructions spécifiques pour les vols circulaires comprenant plus de trois aéroports sont disponibles en communiquant avec le Centre des statistiques de l'aviation.

Exemple 1. Un vol circulaire avec trois aéroports.

	Vol #421		Vol #422	
Itinéraire:	A → B	→ C	→ A	l'aéronef part de A, va à B, va à C et puis revient à A.
	origine	destinations		

L'aéronef transporte les passagers embarqués à A aux deux points B ou C. Sur ce même vol, l'aéronef transporte des passagers embarqués à B ou C au point A.

Les paires de villes à déclarer sont:

Numéro du vol	Paire de villes	Passagers
421	A → B	-nombre de passagers embarqués à A à destination de B.
421	A → C	-nombre de passagers embarqués à A à destination de C.
421/422	B → A	-nombre de passagers embarqués à B à destination de A.
422	C → A	-nombre de passagers embarqués à C à destination de A.

Note: Lorsqu'une paire de villes est associée avec deux numéros de vol différents (comme la paire de villes B-A ci-dessus, les passagers qui vont de B à A, voyagent sur le vol 421 de B à C, reste à bord de l'aéronef à C et voyage sur le vol 422 de C à A), les **deux numéros de vol doivent apparaître** dans la case "Numéro du vol".

De plus, vous devrez également inscrire un astérisque dans le champs no 22, afin d'indiquer le point de rotation du vol circulaire.

Exemple 1: Vol circulaire: trois aéroports (passagers seulement)

- Itinéraire: YUL → TPA → MIA → YUL
 - Numéro du vol: 421 et 422

- Type d'aéronef: B757
 - Sièges disponibles: 220

YUL 421 TPA 421 MIA 422 YUL

220 passagers embarquent à YMX:

180 d'origine canadienne → 80 débarquent à TPA → 100 débarquent à MIA
 40 d'origine étrangère → 20 débarquent à TPA → 20 débarquent à MIA

100 passagers embarquent à TPA

75 d'origine canadienne
 25 d'origine étrangère

→ 75 débarquent à YUL
 → 25 débarquent à YUL

200 passagers embarquent à MIA:

175 d'origine canadienne
 25 d'origine étrangère

→ 175 débarquent à YUL
 → 25 débarquent à YUL

VII VÉRIFICATION DES DONNÉES ENREGISTRÉES

Chaque transporteur aérien devra mettre au point ses propres procédures de vérification pour s'assurer que les données déclarées soient valides et conformes aux instructions de ce document.

On trouvera à l'annexe C des procédures de vérification recommandées.

VIII GLOSSAIRE

- Marchandises de soute - Les marchandises de soute sont des marchandises transportées dans la soute à bagages de l'aéronef affecté à un affrètement AB, AB/IT, AB (intérieur), CP ou IT, si cette partie n'est pas requise par les affréteurs effectuant le transport de passagers. Par conséquent, la marchandise de soute ne fait pas nécessairement partie de l'affrètement de passagers.
- Messageries - Les messageries sont des marchandises destinées à être transportées pour une livraison de porte-à-porte. Cette marchandise peut être constituée de paquets contenant des instruments, des métaux précieux, des documents bancaires, des lettres, des fournitures médicales, des petites pièces de machinerie ou d'autres objets similaires.
- Vol affrété circulaire - Un vol affrété circulaire est un vol aller et retour dont l'itinéraire est circulaire. Un itinéraire circulaire commence et finit au même point sans que le parcours de retour soit le même que le parcours aller.
- Vol affrété simple - Un vol affrété simple est un vol dont le premier point de l'itinéraire diffère du dernier point de l'itinéraire.
- Vol de convoyage - Un vol de convoyage est un vol dont le seul but est la remise en place de l'aéronef et qui ne transporte ni passagers, ni marchandises.

Genres d'affrètement

Vols affrétés intérieurs

DC (Passagers seulement)

Vol affrété s'effectuant à l'intérieur du Canada aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affréteurs, selon lequel l'affréteur ou les affréteurs s'engagent à retenir toutes les places de l'aéronef destinées aux passagers en vue de les revendre. Tous les vols d'affrètement intérieurs doivent être rapportés avec le code DC, à l'exception des vols d'affrètement sans participation, qui n'ont plus besoin d'être rapportés.

Vols affrétés transfrontaliers

TP (Passagers transfrontaliers)

Vol affrété aller ou aller-retour effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affréteurs, selon lequel l'affréteur ou les affréteurs s'engagent à retenir toutes les places de l'aéronef destinées aux passagers en vue de les revendre. Le code (TP) "Passager d'affrètement transfrontalier" représente les passagers transportés sur des affrètements de type: Réservation anticipée (AB), Réservation anticipée et Tout frais compris combinés (AT), But commun (CP) ou Tout frais compris (IT). Seulement le code **TP** doit être utilisé pour décrire tous les types d'affrètement transfrontaliers décrit ci-haut.

TN (Passagers transfrontaliers non-revendable)

Vol affrété aller ou aller-retour effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affréteurs, selon lequel l'affréteur ou les affréteurs s'engagent à retenir toutes les places de l'aéronef destinées aux passagers et à ne pas les revendre. Le code (TN) "Passager transfrontalier non-revendable", représente les passagers transportés sur un affrètement de type sans participation (EN). Par exemple, un club de baseball professionnel se rendant jouer une partie voyagerait sur un vol affrété sans participation et devrait recevoir le code **TN**.

TG (Marchandises transfrontalières)

Vol affrété aller ou aller-retour effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de marchandises passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affréteurs, selon lequel l'affréteur ou les affréteurs s'engagent à retenir toute la capacité payante de l'aéronef.

TC (Messageries transfrontalières)

Vol affrété aller ou aller-retour effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de messageries passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affréteurs, selon lequel l'affréteur ou les affréteurs s'engagent à retenir toute la capacité payante de l'aéronef. La messagerie représente toute marchandise destinée à être livrée de porte-à-porte.

Note importante:

Tous les vols affrétés opérés entre le Canada et les États-Unis, mentionnés ci-haut, doivent être rapportés sur l'État 2(I, II, III, IV, V, F). Ainsi, tous les vols affrétés ayant comme origine le Canada et étant sous réglementation canadienne et tous ceux ayant comme origine les États-Unis et étant sous réglementation américaine doivent être rapportés.

Vols affrétés internationaux**AB** (Réservation anticipée)

Affrètement aller et retour aux termes duquel un ou plusieurs affréteurs réservent la capacité totale de l'aéronef pour revente au public à un prix donné par siège. Les passagers éventuels doivent réserver leur place avant une date déterminée établie en fonction de la date de départ prévue du vol "aller". L'ancienne catégorie d'affrètement PR (participation) est maintenant incluse dans le groupe "réservation anticipée".

AT (Réservation anticipée (AB) et Tout frais compris (IT) combinés)

Affrètement aller et retour duquel un ou plusieurs agents de voyage retiennent la capacité total de l'aéronef en sièges pour revente au public à un prix fixe par siège dans la portion AB et à un prix par siège qui inclut les frais de transport aérien et les frais de logement à la destination dans la section IT.

CP (But commun)

Affrètement aller et retour duquel un ou plusieurs affréteurs retiennent la capacité total de l'aéronef en sièges, de façon à fournir du transport aérien à un prix donné par siège pour aller et revenir d'un événement à but commun ou en relation avec un programme éducatif commun.

EC (Sans participation - marchandises)

Affrètement aux termes duquel le coût du transport de marchandises est payé par une seule personne, compagnie ou organisation sans aucune contribution, directe ou indirecte, d'aucune autre personne.

EN (Sans participation - passagers)

Affrètement aux termes duquel le coût du transport des passagers est payé par une seule personne, compagnie ou organisation sans aucune contribution, directe ou indirecte, d'aucune autre personne. Par exemple, un club de baseball professionnel se rendant jouer une partie voyagerait sur un vol affrété sans participation.

IT (Tout frais compris)

Affrètement aller et retour duquel un ou plusieurs agents de voyage retiennent la capacité totale de l'aéronef en sièges pour revente au public à un prix fixe par siège qui inclut les frais de transport aérien ainsi que les frais de logement à destination.

ANNEXE A - Codes des types d'aéronefs valides

Manufacturier	Code du type d'aéronef	Poids brut au décollage '000 kg.	Poids brut au décollage '000 lbs.
Aerospacelines			
Mini Guppy	AP3M	65	143
Pregnant Guppy	AP1P	61	134
Super Guppy	AP25	82	180
Super Guppy	AP45	77	170
Aerospatiale			
Caravelle	E10	58	128
Concorde	CONC	186	410
Airbus Industrie			
Airbus A300	EA30	171	377
Airbus A310	EA31	153	337
Airbus A320	EA32	72	159
Airbus A330	EA33	208	459
Airbus A340	EA34	251	553
Airtech (CASA/IPTN)			
CN-235	CN35	16	35
Antonov			
Antonov 12	AN12	61	134
Antonov 22	AN22	250	551
Antonov 24	AN24	22	49
Antonov 26	AN26	24	53
Antonov 30	AN30	23	51
Antonov 32	AN32	27	59
Antonov 72	AN72	33	73
Antonov 74	AN74	36	79
Antonov 124	AN14	405	893
ATR			
ATR 42	AT42	16	35
ATR 72	AT72	22	48
Boeing Company			
Boeing 707	B707	118	260
Boeing 707	B07H	152	335
Boeing 720B	B72S	107	236
Boeing 727	B727	89	196
Boeing 737	B737	53	117
Boeing 737	B73S	63	139
Boeing 737-400	B73F	68	150
Boeing 747	B747	352	776
Boeing 747 SP	B74S	313	690

Manufacturier	Code du type d'aéronef	Poids brut au décollage '000 kg.	Poids brut au décollage '000 lbs.
Boeing Company (Cont'd)			
Boeing 747-400	B74F	394	868
Boeing 757	B757	109	240
Boeing 767	B767	137	302
British Aerospace			
ATP	BATP	23	51
BAC 1-11	BA11	40	88
BAE 146	BA46	41	90
Britannia	BR31	84	185
Concorde	CONC	186	410
Herald HPR	HP7	20	44
HS 125	HS25	10	22
HS 748	A748	22	49
Super VC 10	BA15	152	335
Trident	HS21	65	143
VC 10	BA10	142	313
Canadair Ltd.			
Challenger	CL60	15	33
Cosmopolitan	CL66	25	55
Yukon	CL44	96	212
Casa			
Aviocar	CS12	8	18
Cessna Aircraft Co.			
Citation III	C650	10	22
Citation V	C560	8	18
Dassault-Breguet			
Falcon 10	DA10	9	20
Falcon 20	DA20	13	29
Falcon 200	DA21	15	33
Falcon 30	DA30	17	37
Falcon 50	DA50	18	40
Falcon 900	DA90	21	46
De Havilland Aircraft			
Buffalo	DH5	19	42
Caribou	DHC4	13	29
Dash 7	DH7	20	44
Dash 8	DH8	15	33
Dash 8-300	DH83	19	42

Manufacturier	Code du type d'aéronef	Poids brut au décollage '000 kg.	Poids brut au décollage '000 lbs.
Embraer			
Brasilia	E120	10	22
Fairchild Industries			
Flying Box Car	FA78	34	75
Friendship	FA27	20	44
Fokker			
Fellowship	FA28	30	66
Fokker 100	FK10	45	99
Fokker 50	FK50	21	46
Gates Learjet Corp.			
Learjet 35	LR35	8	18
Learjet 36	LR36	9	20
Learjet 54	LR54	10	22
Learjet 55	LR55	10	22
General Dynamics Corp.			
Canso/Catalina	CNSO	14	31
Convair 240	CV24	19	42
Convair 340	CV34	22	49
Convair 440	CV44	23	51
Convair 580	CV58	26	57
Convair 600	CV60	21	46
Convair 640	CV64	25	55
Convair 880	CV88	84	185
Coronado 990	CV99	112	247
Grumman Corp.			
Albatros	G64	18	40
Gulfstream Aerospace			
Gulfstream I	G159	16	35
Gulfstream II	G2	29	64
Gulfstream III	G3	32	71
Gulfstream IV	G4	32	71
Ilyushin			
Ilyushin 14	IL14	18	40
Ilyushin 18	IL18	65	143
Ilyushin 62	IL62	163	359
Ilyushin 76	IL76	190	419
Ilyushin 86	IL86	206	454
Ilyushin 96	IL96	216	476

Manufacturier	Code du type d'aéronef	Poids brut au décollage '000 kg.	Poids brut au décollage '000 lbs.
Israel Aircraft Ind.			
Astra	WW25	11	24
Westwind	WW23	10	22
Westwind	WW24	11	24
Lockheed Corp.			
Constellation	L649	48	106
Constellation	L749	48	106
Electra/Orion	L188	53	117
Hercules	L100	71	157
Super Constellation	L49	61	134
Tri-Star L1011	L101	196	432
Tri-Star 500	L105	225	496
MBB-UT			
Hansa Jet	HF20	10	22
McDonnell Douglas			
DC-10	DC10	268	591
DC-3	DC3	13	29
DC-6B	DC6B	49	108
DC7/7B	DC7	56	123
DC-8	DC8	148	326
DC-9	DC9	41	90
MD-11	MD11	274	604
MD-80	MD80	73	161
MD-90	MD90	51	112
Skymaster	DC4	34	75
Super DC-3	DC3S	15	33
Super DC-8	DC86	159	351
Super DC-8	DC87	162	357
Mitsubishi Aircraft			
Diamond	MU3	8	18
Nihon Aeroplane Mfg.			
Nihon	YS11	25	55
Piaggio			
Piaggio-Douglas	P808	9	20
Rockwell Int. Corp.			
Sabreliner	N265	10	22
Saab-Fairchild			
Saab Fairchild 340	SF34	12	26

Manufacturier	Code du type d'aéronef	Poids brut au décollage '000 kg.	Poids brut au décollage '000 lbs.
Short Brothers Ltd.			
Belfast	SH5	105	231
Shorts 330	SHD3	10	22
Shorts 360	SHD6	12	26
Tupolev			
TU-134	T134	47	104
TU-154	T154	96	212
Yakovlev			
Yak-40	YK40	14	31
Yak-42	YK42	53	117

ANNEXE B
Table de conversion métrique

Mesures impériales

Mesures métriques

tonne courte

2,000 lbs

907 kg

livre

16 onces

0.454 kg

Mesures métriques

Mesures impériales

1 tonne

1 000 kg

1.1 tonne courte

ANNEXE C
Vérifications recommandées pour l'État 2(I,II,III, IV,V,F)

1. Chaque case a été remplie. Si la valeur est zéro, inscrire un zéro. Si sans objet, inscrire un tiret.
2. Le numéro de page et le nombre total de page (cases 01/04) sont inscrits au coin supérieur droit de chaque formulaire.
3. L'année et le mois (case 11) sont les mêmes que le mois inscrit à la case 42 pour le point de départ de chaque vol déclaré.
4. On a coché à la case 17 l'unité de poids, indiquant ainsi les unités utilisées pour remplir le formulaire.
5. Les vols affrétés circulaires sont indiqués par un astérisque (*) (case 22) où le numéro de vol change (pour itinéraire de retour).
6. Le nombre total de passagers à bord de l'aéronef n'excède pas le nombre de sièges disponibles. Ne pas rapporter les passagers non-payants.
7. Le poids total du fret (case 65) n'excède pas le nombre de tonnes disponibles pour le fret (case 32).
8. On n'a utilisé dans les cases 38 et 46 que des codes de l'Official Airline Guide (O.A.G.).
9. Les genres d'affrètement internationaux pour passagers (AB, AT, CP, EN, IT) contiennent des données sur les passagers dans les cases 28, 56 et 61.
10. Les affrètements internationaux de marchandises (EC) contiennent des données sur le fret dans les cases 32 et 65.
11. On a assuré que les messageries transfrontalières reçoivent un code différent (genre d'affrètement TC) des autres marchandises transfrontalières.
12. La fin de chaque vol est indiquée par un "1" (case 69). Incluant les itinéraires d'un et de plusieurs segments.
13. Le nom et le numéro de téléphone de l'agent autorisé ont été inscrits dans les cases au bas de la déclaration.

ANNEXE D

Format d'enregistrement sur disquette

Détails pour la soumission des données sur l'origine et la destination des vols affrétés sur disquette

- 1) Support électronique
 - a) Disquettes de 5 ¼ ou 3 ½ (Double face et haute densité)
 - b) Étiquette externe sur la disquette:
'Origine et destination des vols affrétés',
Nom du fichier,
Période de déclaration (AAAAMM),
Nom de l'agent autorisé et numéro de téléphone.

- 2) Caractéristiques des données:
 - a) Format des enregistrements: bloc fixe,
Longueur des enregistrements: 69,
Format des données: ASCII,
Étiquette: Aucune étiquette interne,
Caractères servant à délimiter: aucun

 - b) Schéma d'enregistrement de la disquette (Record Layout)

Champs	Taille	Position	Type	Description	Justification
1	3	1-3	N	Inscrivez '001'	
2	3	4-6	N	Inscrivez '001'	
3	3	7-9	AN	Code du transporteur	Gauche
4	1	10-10	A	Champ néant	
5	6	11-16	N	Date (AAAAMM)	
6	1	17-17	A	Poids ("m" ou "i")	
7	4	18-21	N	Numéro de vol	Droite
8	1	22-22	A	Vol circulaire ("*")	
9	5	23-27	AN	Type d'aéronef	Gauche
10	3	28-30	N	Sièges disponibles	Droite
11	1	31-31	A	Champ néant	
12	5	32-36	N	Tonnes mét./imp. disponibles pour fret	Droite
13	1	37-37	A	Champ néant	
14	4	38-41	AN	Aéroport d'embarquement (code OAG)	Gauche
15	4	42-45	N	Date de départ (MMJJ)	
16	4	46-49	AN	Aéroport de débarquement (code OAG)	Gauche
17	4	50-53	N	Date d'arrivée (MMJJ)	
18	2	54-55	A	Type d'affrètement	
19	3	56-58	N	Passagers d'origine canadienne	Droite
20	2	59-60	A	Champ néant	
21	3	61-63	N	Passagers d'origine étrangère	Droite
22	1	64-64	A	Champ néant	
23	4	65-68	N	Tonnes mét./imp. de fret	Droite
24	1	69-69	N	Indicateur de fin de vol	

- c) Inscrivez zéro dans les champs numériques vides.
- d) Laissez en blanc les champs où les données ne sont pas disponibles.