

GUIDE DE DÉCLARATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU II
ÉTATS 10, 12, 20, 21, 30

Tout formulaire décrit dans ce document doit être retourné à :

Statistique Canada
Centre des statistiques de l'aviation
Pièce 1506, Immeuble Principal
120 Ave. Parkdale
Ottawa (ON) K1A 0T6

Pour de plus amples renseignements, téléphoner (à frais virés) au 613-951-0164

Ce document comprend les renseignements pour faciliter la préparation de:

État	Fréquence
10, Services à taux unitaires, statistiques des recettes d'exploitation	Trimestrielle
12, Services d'affrètement, statistiques des recettes d'exploitation	Trimestrielle
20, Bilan	Annuelle
21, État des recettes et dépenses	Trimestrielle & annuelle
30, Rapport sur le parc aérien	Annuelle

I. OBJET

L'objet du présent guide est de fournir aux transporteurs aériens de niveau II les instructions nécessaires pour la déclaration des statistiques financières et opérationnelles destinées au Centre des statistiques de l'aviation.

Se référer à l'**annexe 'A'** pour la définition d'un transporteur aérien du niveau II.

II. AUTORITÉ EN MATIÈRE DE COLLECTE DES STATISTIQUES

Les statistiques décrites dans le présent guide sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique, Lois révisées du Canada, 1985, chapitre S19 et la Loi sur les transports du Canada, article 50.

Services à taux unitaires (réguliers)

Il s'agit du transport de passagers, de marchandises, ou des deux, par aéronef, dans le cas où le transporteur aérien qui utilise l'aéronef, ou son représentant, vend des sièges ou de l'espace de chargement de fret, ou les deux, selon un prix par siège ou par unité de masse ou de volume, directement au public. Exclut le transport affrété.

Si vous avez des opérations à taux unitaires, il faut soumettre l'état 10.

Services d'affrètement

Il s'agit du transport de passagers, de marchandises, ou des deux, par aéronef, dans le cas où une personne autre que le transporteur aérien qui utilise l'aéronef, ou son représentant, signe un contrat pour retenir une série de sièges ou une partie de la capacité de fret, pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public. Dans le document de Transport 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. Les activités spéciales de lutte contre l'incendie et d'héliportage de billes de bois ne font pas partie de la catégorie des services d'affrètement, ainsi que le transport de passagers et de marchandises sur les lieux d'un incendie. Mais, le transport de passagers et de marchandises sur les lieux de l'héliportage de billes de bois, font partie des activités de transport. Les services d'ambulancier aérien sont compris dans la catégorie des services d'affrètement.

Si vous avez des opérations affrétées, il faut soumettre l'état 12.

Si vous offrez les services à taux unitaires et affrétés, il faut soumettre les états 10 et 12.

III. Instructions sur la façon de remplir:**l'État 10, Services à taux unitaires, statistiques des recettes d'exploitation****l'État 12, Services d'affrètement, statistiques des recettes d'exploitation****Introduction**

Tous les transporteurs aériens de niveau II qui offrent des services aériens à taux unitaires (réguliers) intérieurs ou internationaux doivent remplir **l'état 10**. Si vous offrez des **services réguliers par hélicoptère**, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation pour obtenir des renseignements.

Tous les transporteurs aériens de niveau II qui offrent des services aériens d'affrètement intérieurs ou internationaux doivent remplir **l'état 12**.

Ces renseignements doivent être préparés **trimestriellement** sur la base d'une année civile, et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation dans les **60 jours** qui suivent la fin du trimestre.

Même si vous n'avez pas effectué aucune opération pendant l'année, un rapport **«sans objet»** doit être soumis.

Nom du transporteur et trimestre

Le nom du transporteur et l'année visée doivent être inscrits sur l'état.

Système impérial ou métrique

Les états 10 et 12 peuvent être remplis selon le système impérial ou métrique. Le choix de l'unité de mesure doit être clairement indiqué sur l'état, dans la case prévue. L'unité choisie doit être utilisée systématiquement dans tout le rapport.

Agent autorisé et numéro de téléphone

Il faut inscrire en caractères d'imprimerie le nom et le numéro de téléphone de l'agent autorisé par le transporteur aérien à remplir le rapport.

Région d'exploitation

Pour chaque région d'exploitation (voir l'annexe 'B') seulement une ligne de données est requise pour toute opération à voilure fixe. De la même façon, seulement une ligne de données est requise pour les opérations d'hélicoptères. Les détails pour chaque route ou pour chaque licence ne sont plus requis, ni la ventilation par genre d'aéronef (e.g., A320, C120) à l'intérieur de chaque section.

Veuillez consulter l'annexe 'B' pour la définition de chaque région d'exploitation.

Note spéciale concernant les services affrétés par hélicoptère (État 12)

Pour les services par hélicoptère seulement, les champs suivants ne sont pas requis pour l'état 12:

passagers-milles/passagers-kilomètres;
marchandises tonnes-milles/tonnes-kilomètres;
passagers embarqués;
marchandises embarquées.

... continue à la page suivante

III. Instructions sur la façon de remplir:**l'État 10, Services à taux unitaires, statistiques des recettes d'exploitation****l'État 12, Services d'affrètement, statistiques des recettes d'exploitation (suite)**

Pour chaque région d'exploitation, veuillez fournir les articles suivants:

Recettes de passagers

Par recettes de passagers, on entend les recettes provenant du transport de passagers. Les montants doivent être arrondis au dollar près et exclure la taxe sur le transport aérien et la taxe sur les produits et les services (TPS).

Passagers embarqués (pas requis pour les services par hélicoptère affrétés)

Par passagers embarqués, on entend les **passagers payants**, (incluant les programmes pour les vols de grands voyageurs effectués en échange de points), qui montent à bord d'un aéronef et remettent un coupon ou plus ou autres documents valides en vue de leur transport selon l'itinéraire de vol indiqué sur les coupons ou autres documents en question.

Recettes de marchandises

Veuillez rapporter les recettes tirées du transport de marchandises chargées (telles que définies ci-dessous), à l'exclusion de la taxe sur les produits et les services (TPS). Les montants doivent être arrondis au dollar près.

Marchandises chargées (pas requis pour les services par hélicoptère affrétés)

Les marchandises chargées comprennent le fret prioritaire, le fret, le courrier et l'excédent de bagages dont le transporteur tire un revenu. Le tonnage doit être arrondi à la livre/au kilogramme près.

Type d'aéronef

Veuillez rapporter les opérations d'aéronefs à voilure fixe (F) et d'hélicoptères (H) séparément. Si vous offrez des **services réguliers par hélicoptère**, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation pour obtenir des renseignements.

Nombre d'heures de vol

Par le nombre d'heures de vol, on entend les heures cale-à-cale, ou le nombre d'heures comptées 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.

Passagers-milles/Passagers-kilomètres (pas requis pour les services par hélicoptère affrétés)

Ce nombre correspond au nombre de passagers payants pour chaque étape de vol, multiplié par le nombre de milles/kilomètres parcourus à chaque étape. L'exemple qui se trouve à l'annexe 'B' montre comment calculer le nombre de passagers-milles/passagers-kilomètres.

... continue à la page suivante

III. Instructions sur la façon de remplir:

l'État 10, Services à taux unitaires, statistiques des recettes d'exploitation

l'État 12, Services d'affrètement, statistiques des recettes d'exploitation (fin)

Marchandises Tonnes-milles/Tonnes-kilomètres (pas requis pour les services par hélicoptère affrétés)

Ce nombre correspond au nombre de tonnes de marchandises transportées à chaque étape de vol, multiplié par le nombre de milles/kilomètres parcourus pendant cette étape (voir l'annexe 'B').

Sièges-milles/sièges-kilomètres disponibles (État 10 seulement)

Le nombre de sièges-milles/sièges-kilomètres disponibles est la distance en milles ou en kilomètres parcourue par un aéronef à chaque étape d'un vol, multiplié par le nombre de sièges disponibles à cette étape.

Tonnes-milles/tonnes-kilomètres disponibles (État 10 seulement)

Le nombre de tonnes-milles/tonnes-kilomètres disponibles correspond à la capacité de charge en tonnes prévue pour le transport des passagers et des marchandises, multipliée par le nombre de milles ou de kilomètres parcourus.

IV. Instructions sur la façon de remplir l'État 20, Bilan

Introduction

Tous les transporteurs aériens de niveau II doivent remplir l'état 20 chaque année. Il s'agit d'un rapport **annuel** qui doit être soumis avant **le 31 mars**. Afin de simplifier l'établissement de l'état, vous pouvez utiliser les données sur votre propre année financière.

Le bilan doit être rempli conformément aux principes établis de comptabilité. Prière de contacter le Centre des statistiques de l'aviation pour obtenir de la clarification des données qui ne sont pas expliquées ci-dessous.

Actif à court terme (Champ 10)

Comprend encaisse, dépôts spéciaux (c'est-à-dire dépôts pour paiements d'obligations à court terme (pas plus d'un an)), effets et créances à recevoir.

Placements et fonds spéciaux (Champ 20)

Comprend placements dans des compagnies associées, autres placements et fonds spéciaux.

... continue à la page suivante

IV. Instructions sur la façon de remplir l'État 20, Bilan (fin)

Frais reportés (Champ 170)

Paiements anticipés à long terme, frais d'expansion et frais préliminaires d'exploitation, escomptes et frais non amortis sur la dette, redressement relatif à l'acquisition de biens, autres actifs incorporels, autres frais reportés.

Passif à court terme (Champ 190)

Comprend effets à payer à court terme, comptes à payer en général, perceptions à titre d'agent (trafic et autres), compagnies associées ou d'actionnaires, parties exigibles de la dette à long terme, obligations exigibles à court terme découlant d'un contrat de location-acquisition, appointements et salaires courus, impôts courus, dividendes à payer, réserves-assurance-voyage, recettes de transport perçues d'avance, et autre passif à court terme.

Agent autorisé et numéro de téléphone

Il faut inscrire en caractères d'imprimerie le nom et le numéro de téléphone de l'agent autorisé par le transporteur aérien qui remplit le Bilan au nom du transporteur.

V. Instructions sur la façon de remplir l'État 21, État des recettes et dépenses

Introduction

Tous les transporteurs aériens de niveau II doivent remplir l'état 21 de base trimestrielle et annuelle.** Le rapport **trimestriel** doit être soumis dans les **60 jours** qui suivent la fin du trimestre.

En ce qui concerne le rapport **annuel**, vous pouvez utiliser les données sur votre propre année financière de façon à coïncider avec l'état 20 (Bilan).

** L'analyse annuelle des dépenses qui se trouve à la section III (État 21, page 2, champs 920-1360) doit être soumise de base annuelle seulement. Les totaux déclarés dans cette section doivent s'accorder aux totaux déclarés à la section II à la page 1 (par exemple, champ 980 (total, opérations d'aéronefs) doit correspondre au champ 390 (opérations d'aéronefs) à la page 1).

Prière de contacter le Centre des statistiques de l'aviation pour obtenir de la clarification des données qui ne sont pas expliquées ci-dessous.

Nom du transporteur et année

Le nom du transporteur et l'année doivent être inscrits sur l'état.

Section I - Recettes

Les recettes déclarées pour les passagers et les marchandises transportés sur les services réguliers et les services d'affrètement doivent correspondre aux totaux des données semblables déclarés sur les états 10 et 12 de la même période.

... continue à la page suivante

V. Instructions sur la façon de remplir l'État 21, État des recettes et dépenses (suite)**Recettes accessoires nettes liées au transport aérien (Champ 90)**

Il s'agit des recettes moins les dépenses provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur aérien incluant; a) les ventes de carburant et d'huile pour les aéronefs, b) les frais d'entretien et les services de manoeuvre des opérations sur l'aire de trafic, etc. pour les autres transporteurs c) 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 d) les recettes reçues pour la provision d'un aéronef à un autre transporteur pour les opérations qui sont sous leur contrôle.

Recettes accessoires brutes liées au transport aérien (Champ 100)

Recettes provenant des services d'exploitation ci-dessus.

Recettes estimatives exprimées en pourcentage selon le secteur d'exploitation (Champs 120 - 240 et 250 - 370) (à déclarer trimestriellement seulement)

On demande aux transporteurs de déclarer les recettes-passagers et les recettes-marchandises estimatives (en pourcentage) ventilées par province, territoire, ou pour le secteur international. L'attribution des recettes à la région géographique est déterminée par le lieu d'habitation du vendeur ou de l'agent responsable de la vente.

Section II – Dépenses

Pour les champs 380 à 460 inclusivement, veuillez fournir la **rémunération brute** (les salaires et les bénéfices).

Frais d'entretien - Biens et équipement au sol (Champ 380)

Ce sont les dépenses directes et indirectes engagées pour la réparation et l'entretien des biens et de l'équipement au sol nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Exploitation des aéronefs (Champ 390)

Il s'agit des dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et leur personnel prêts à entreprendre un vol (c'est-à-dire salaires, bénéfices et dépenses du personnel navigant technique, huile et carburant d'aéronef, droits d'atterrissage et de navigation, assurances d'aéronefs, location d'aéronefs).

Frais d'entretien - Équipement de vol (Champ 400)

Ce sont les dépenses directes et indirectes engagées pour la réparation et l'entretien des biens et de l'équipement de vol nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Dépenses d'exploitation des services de vol (Champ 410)

Salaires, bénéfices et dépenses du personnel navigant, fournitures et vivres pour les passagers, assurance-responsabilités-passagers, et dépenses de voyage annulé.

... continue à la page suivante

V. Instructions sur la façon de remplir l'État 21, État des recettes et dépenses (suite)**Dépenses de service courant des aéronefs et du trafic (Champ 420)**

Dépenses afférentes à l'horaire et à la préparation des aéronefs pour l'arrivée et le départ, et dépenses afférentes à l'acheminement du trafic (l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises).

Publicité et ventes (Champ 430)

Réservations, bureaux de vente de billets en ville et autres ventes, commissions (passagers et fret), annonces et publicité.

Frais généraux d'administration (Champ 440)

Travaux de comptabilité financière, salaires, bénéfices et dépenses de l'administration générale, les impôts fonciers et locations d'immeubles, les dépenses de communications, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux.

Amortissement (Champ 450)

Ce sont toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et de la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels.

Dépenses de carburant et d'huile (Champs 480 - 540 et 490 - 550) (à déclarer trimestriellement seulement)

Veuillez indiquer si la quantité est exprimée en litres ou en gallons, en cochant la case 470. Si le carburant consommé est fourni par le client, une estimation du carburant utilisé peut être faite en se basant sur le nombre d'heures de vol et ainsi un coût approximatif est établi à partir des taux alors en vigueur.

Dépenses de l'effectif (Champs 580 - 680 et 590 - 690) (à déclarer trimestriellement seulement)

Ces dépenses **ne doivent pas inclure** les bénéfices médicaux ainsi que les contributions de l'employeur au régime de pension, etc. ou les dépenses occasionnées pour l'hébergement et les repas lors d'une escale.

Traitements estimatifs payés en pourcentage par secteur (Champs 720 - 840) (à déclarer trimestriellement seulement)

Veuillez faire une répartition estimative des dépenses de l'effectif selon la province, le territoire ou le pays (international).

... continue à la page suivante

V. Instructions sur la façon de remplir l'État 21, État des recettes et dépenses (fin)**Gains ou pertes de capital (Champ 850)**

Ce sont les gains ou les pertes entraînés par le 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. Figurent aussi dans cette catégorie les gains ou les pertes provenant des placements en valeurs mobilières.

Revenus d'intérêts et d'escomptes (Champ 860)

Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Intérêts versés (Champ 870)

Ce sont les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Revenus (dépenses) divers, hors exploitation (Champ 880)

Les recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien entrepris par ce transporteur, et à des services accessoires. Ceux-ci pourraient inclure; a) le revenu des dividendes b) le remboursement au transporteur des revenus ou pertes provenant des compagnies affiliées (parce qu'il s'agit d'un compte de résultat non-consolidé, chaque transporteur doit déclarer comme s'il détenait un intérêt minoritaire dans une compagnie affiliée, même s'il est un actionnaire majoritaire,) c) ajustement des devises, d) les éléments spéciaux (comme les dépenses de restructuration) qui ne se produisent pas sur une base régulière. Les dépenses encourues par la réduction d'employés doivent être incluses dans les dépenses d'exploitation sous le poste des frais généraux.

Agent autorisé et numéro de téléphone

Veuillez inscrire en caractères d'imprimerie le nom et le numéro de téléphone de l'agent autorisé par le transporteur aérien à remplir l'État des recettes et dépenses.

NOTE SPÉCIALE

Lorsque vous complétez l'état 21, veuillez prendre note de ce qui suit:

Les recettes ou pertes nettes représentent le résultat de plusieurs champs;

champ 110,
champ 460,
champ 890 (pourrait être une valeur positive ou négative),
champ 900 (pourrait être une valeur positive ou négative).

où,

le champ 110 = la somme des champs 10 à 90.
le champ 460 = la somme des champs 380 à 450.
le champ 890 = la somme des champs 850 à 880.

VI. Instructions sur la façon de remplir l'État 30, Rapport sur le parc aérien

Introduction

Tous les transporteurs aériens de niveau II doivent remplir l'état 30. La date de référence pour ce rapport est le **15 octobre**. Ce rapport **annuel** doit être soumis dans les 30 jours suivant la date de référence.

Les transporteurs doivent déclarer tous les aéronefs en leur possession ou leur contrôle (qu'il s'agisse d'appareils loués selon un contrat de location/acquisition ou un contrat de service ou d'appareils possédés en propre). Comprend les aéronefs en service ou temporairement hors d'usage, pourvu qu'un certificat de navigabilité ait été établi pour ces derniers au cours des trois mois précédents.

Après avoir rempli l'état 30 une fois, le transporteur reçoit cet état sous forme d'une sortie imprimée renfermant les renseignements déclarés dans le rapport précédent sur le parc aérien du transporteur. Si ce dernier constate que l'imprimé indique un aéronef qu'il n'a plus à sa disposition, il n'a qu'à le supprimer en rayant la ligne correspondante. Si l'imprimé ne contient pas certains aéronefs à la disposition du transporteur, celui-ci doit les ajouter en inscrivant les renseignements requis dans les espaces appropriés.

Nom, adresse et numéro de téléphone

Il faut vérifier et corriger le nom du transporteur, l'adresse et le numéro de téléphone.

Parc aérien au dernier rapport

En ce qui concerne le type d'aéronef, il s'agit d'un code représentant le fabricant et le numéro du modèle de l'aéronef, par ex. DHC-6 ou PA-23.

Les marques d'immatriculation correspondent aux marques sur le fuselage d'un aéronef fournies par la Division des Licences d'Aviation de Transports Canada, par ex. FABC.

Modifications apportées au parc aérien depuis le dernier rapport

Si les particularités d'un aéronef sont demeurées les mêmes, les espaces appropriés doivent être marqués d'un "X". S'il y a eu des changements, il faut les indiquer.

Ajout et suppression d'aéronefs

En cas d'ajout au parc aérien d'un transporteur, les particularités de l'aéronef doivent être inscrites dans l'espace prévu. L'aéronef ne doit pas être indiqué s'il a été acheté uniquement pour la revente et s'il ne sert pas à la prestation des services aériens commerciaux assurés par le transporteur.

Si l'imprimé indique un aéronef qui n'est plus à la disposition du transporteur, ce dernier n'a qu'à le supprimer en rayant la ligne correspondante.

ANNEXE A**DÉFINITION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE NIVEAU II**

Le niveau II comprend tout transporteur aérien qui, au cours de chacune des deux années précédant immédiatement l'année de déclaration, a transporté au moins un million passagers payants, au moins trente mille tonnes de marchandises payantes, ou les deux.

Nota: Les transporteurs (services réguliers ou services d'affrètement) qui 1) vendent des sièges et/ou de l'espace de chargement de fret pendant qu'un autre transporteur exploite le service, ou 2) exploitent un service dont les sièges et/ou l'espace de chargement de fret a été vendu par un autre transporteur, s.v.p. communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation pour obtenir des renseignements.

EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION DES STATISTIQUES, NIVEAU II*

{PRIVATE }N° de l'état	Titre	Fréquence	Échéance
10	Services à taux unitaires, Statistiques des recettes d'exploitation	Trimestrielle	Dans les 60 jours suivant le dernier jour de trimestre
12	Service d'affrètement, Statistiques des recettes d'exploitation	Trimestrielle	Dans les 60 jours suivant le dernier jour du trimestre
20	Bilan	Annuelle	Le 31 mars
21	État des recettes et dépenses	Trimestrielle	Dans les 60 jours suivant le dernier jour du trimestre
		Annuelle	Le 31 mars
30	Rapport sur le parc aérien	Annuelle	Dans les 30 jours suivant le 15 octobre

* Les transporteurs qui désirent déclarer leurs données sur bandes magnétiques ou sur disquettes doivent communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation, Ottawa (Ontario), K1A 0T6, afin d'obtenir les clichés d'enregistrement appropriés.

ANNEXE B**RÉGION D'EXPLOITATION**

Il s'agit de la région dans laquelle un transporteur aérien assure des services de transport. Les catégories sont les suivantes :

- a) **Région intérieure** - Comprend les vols effectués entre deux points du Canada.
- b) **Vols transfrontaliers** - Comprend les vols effectués entre un point(s) du Canada et un point(s) des États-Unis (y compris Porto Rico, Hawaï et l'Alaska).
- c) **Vols transatlantiques** - Comprend les vols effectués entre un point(s) du Canada et un point(s) de l'Europe, de l'Afrique et/ou du Moyen-Orient.
- d) **Région du Sud** - Comprend les vols effectués entre un point(s) du Canada et un point(s) des Bermudes, des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.
- e) **Région du Pacifique et de l'Orient** - Comprend les vols effectués entre un point(s) du Canada et un point(s) de l'Asie et de l'Australie.
- f) **Autres destinations étrangères** - Comprend les vols effectués entre des points situés à l'extérieur du Canada.

Passagers-milles/Passagers-kilomètres ou Marchandises Tonnes-milles/Tonnes-kilomètres

Ce nombre correspond au nombre de passagers payants (ou le nombre de tonnes de marchandises payantes) pour chaque étape de vol, multiplié par le nombre de milles/kilomètres parcourus à chaque étape. L'exemple suivant montre comment calculer le nombre de passagers-kilomètres (ou le nombre de marchandises tonne-kilomètres).

Route A à B à C à D

Étape de vol	Nombre de passagers transportés par tronçon de route, ou Tonnes de marchandises	Distance entre les points		Passagers-milles	Passagers-kilomètres
		Milles	kilomètres	ou Marchandises-tonnes-milles	Ou Marchandises-tonnes-milles
A à B	5	X 100	161 =	500	805
B à C	4	X 200	322 =	800	1 288
C à D	2	X 150	241 =	<u>300</u>	<u>482</u>
				1 600	2 575

Le nombre total de passagers-milles (marchandises-tonnes-milles) à bord d'aéronefs assurant la liaison entre les points A et B, B et C et C et D s'élève à 1 600 (ou 2 575 passagers-kilomètres (marchandises-tonnes-kilomètres)).