

报表 C

航段运输业务量统计表

填报说明

申报要求

总则

本报表供国际民航组织各成员国用来填报其每一提供国际定期航班服务的航空公司运输业务量的统计资料。每份报表应该包括十二个月日历年的汇总数据。

申报时间表

本报表应当按年度填报，并在所述报告期结束之后两个月内向国际民航组织申报。

电子申报

各国可通过互联网使用电子邮件（sta@icao.int）或使用电子光盘以电子格式提交所需要的数据。本份报表的电子版本以及相关说明，可以通过国际民航组织的互联网站（<http://www.icao.int/staforms>）或与国际民航组织秘书处联系获取。

须填报的统计资料

使用本报表填报其主要营业地点位于填报国家领土内的每一航空公司定期营利航班的所有国际航段数据。国内航段通常无需填报，但国内航段构成国际航线的组成部分时，也可将其统计在内。

填报经营承运人的所有运力和收费运输业务量数字，包括根据代号共享、特许经营、联营航班、包舱安排、联合经营和租赁航空器承运的运输业务。在这方面，经营承运人一词是指其航班号被用于空中交通管制目的的承运人。

与整机包用（定义附后）有关的统计资料属于不定期航班，因此不包括在本报表之内。

栏

航站（a 栏和 b 栏） 按下列方式列出每年经营的航班之间的全部业务和技术经停点：

- a) 列出旅程的每个航段，第一次按一个方向，然后按相反方向（实例如下）。如果同一旅程使用一个以上的航班号，可按航班号填报数据亦可按旅程将数据合并。

- b) 全货航班须单独填报；全货航班与客班或客、货混合航班不得合并。全货航班是指由航空器运载除旅客之外的运输业务，即货物、作为货物运输的行李、邮件执行的航班。运输一个或多个收费旅客以及班期时刻表上注明为提供旅客服务的所有航班均不包括在内。
- c) 应可能使用国际航空运输协会的地名标识符（国际航空运输协会的《航空公司代码目录》或者《官方公司指南》公布的三字代码）而不是航站楼名称来列明航站。

航空器型号（c 栏） 填入每一航站对之间使用的航空器型号的代号（比如 747、M11、340、AT4 等）。可从国际航空运输协会的《航空公司代码目录》或者《官方航空指南》获取这些代号。如果同一航段上使用一种型号以上的航空器，在航段识别符项下的另栏内须填入每种航空器的型号（用其代号识别）以及相应的运输业务量和运力数据。请参阅填报说明之后的实例。

航班架次（d 栏） 填入 a 栏所列的每个航站对之间每年飞行的航段次数。

可提供的运力（e 栏和 f 栏）

旅客座位(数)(e 栏) 填入 a 栏和 b 栏内所列的每个航站对之间每年可供销售的全部旅客座位数。统计时不包括由于需要较多燃油导致业载限制或其他业载/运行限制而无法向承运旅客实际提供的座位。

业载运力总数(吨)(f 栏) 填报上舱和下舱每年可供承运收费运输业务（旅客、行李、货物和邮件）的业载运力总数，适用时须考虑到业载限制及 a 栏和 b 栏所列的每个航站对之间对提供运力的运行限制。

收费运输业务量（g、h和i栏） 按旅客人数和货物及邮件吨数填报航空器在每一航段上承运的收费运输业务总数，不考虑运输业务的始发地或目的地。

旅客（人数）(g 栏) 本栏填入航空承运人为收取商业报酬运输的所有旅客。包括以下范例：a) 按照公布的促销价（比如“卖一送一”）或忠诚奖励计划（比如使用常客积分点）旅行的旅客；b) 作为对被拒登机赔偿旅行的旅客；c) 享受公司折扣旅行的旅客；d) 按照优惠票价旅行的旅客（政府、海员、军人、青年、学生等）。不包括以下范例：a) 免费旅行人员；b) 按照仅向航空承运人的雇员或其代理人提供的票价或折扣旅行的人员，或为执行承运人的公务旅行的人员；c) 不占用一个座位的婴儿。非收费旅客不包括在内。

货物（吨）(h 栏) 货物一词包括快件和外交信袋，但不包括旅客交运的行李。

邮件（吨）(i 栏) 邮件一词指由邮政当局受理和准备向其交付的信件和其他物品。

使用术语的定义

整机包用 航空器的整个运力被包租作为包机销售，但按照与公布的定期航班的相同或相似的航线和经营时间作为包机飞行。

包舱安排 一家航空承运人为在第二家航空承运人的航空器上运输其业务所购买的旅客座位数和/或规定的舱位。

代号共享 将一家航空承运人的航班代码用于另一家航空承运人经营的航班，而该航班通常也被认定为（也许被要求认定为）属于该另一家航空承运人且由其经营的航班。

航班 航空器使用同一航班号在一个航段或多个航段上的飞行。

航段 航段是指航空器从起飞至下一次着陆之间的飞行。根据下述定义，航段可分类为国际航段或国内航段：

国际 航段的一端或两端位于航空承运人在其主要营业场所所在国之外的一国领土内。

国内 未归类为国际的航段。国内航段包括航空承运人在其主要营业所在国国界内各点之间飞行的所有航段。一国与其所属领土之间的航段以及此类两个领土之间的任何航段均应归类为国内航段。这适用于即使跨越国际水域或飞越另一国领土的航段。

注：

1. 对于伙伴国家的跨国航空公司而言，每个伙伴国家之内的运输业务量应按国内运输业务量单独填报，所有其他运输业务量应按国际运输业务量填报。
2. “外国”国内航空运输业务权的运输业务量（即填报承运人在其主要营业场所所在国之外的一国城市对之间承运的运输业务量）应按国际运输业务量填报。
3. 技术经停不应该导致任何航段分类与未做技术经停的情况有所不同。

特许经营 一家航空承运人将特许经营权或使用其公司各种特征要素（如航班代码、制服和营销标志）的权利授予一个特许经营人，即通常在遵守特许授予人 — 授予特许经营权的实体 — 要求旨在保证质量的标准和控制的情况下，被授予推销和提供航空服务产品特许权的实体。

联营航班 经各自国家同意，使用两家航空承运人的代码作为识别标志的一个航班，承运人通常同意相互分摊收入和/或成本。

租赁航空器 为增加航空承运人机组运力按照租赁合同使用的航空器。

航班始发地和目的地运输业务量 以航班号识别的航班承运的收费运输业务，按登机点和下机点细分为该航班经营的城市对。对于旅客而言，有关的城市对按照一张票联涵盖的登机点和下机点来确定。

联营安排 航空承运人的一种商务协议，它可能涉及某种程度的运力控制，并涵盖经营的航线、经营条件等事项，以及在各方之间分摊业务量、班次、设备、收入和成本。

定期营利飞行 定期营利航班是指根据公布的班期时刻表为取酬而编排和执行，或按照有规律或经常的方式构成可识别序列系列，开放供社会公众直接定座的航班；定期航班超额业务量偶然引起的加班。

计量单位

使用下列换算系数（英尺/磅换算成公制）以公吨为单位填报所有重量项目：

1 短吨（2 000 磅） = 0.9072 吨

1 长吨（2 240 磅） = 1.0160 吨

f 栏、h 栏和 i 栏，吨应四舍五入到最接近的整数。

注：“Tonne”指公吨，“ton”指英制计量吨。

符号

必要时请使用以下符号填写本报表：

* 估计数据（紧随估计数字的星号）

（空白） 此类不适用

na 数据不详。

实例

请参阅背页的实例。

—完—

实例C

国际民航组织
航空运输报表
航段运输业务量统计表
国际航线定期（营利）航班

联系人	A.B. Defg	国家名称	ABC
单位:	MNOP	航空公司名称	ABC AIRWAYS
电话:	(2) 456-7891	年份:	2000
传真:	(2) 456-7893		
电子邮件	defg@mnop.org		

航站		航空器型号	飞行架次	可提供的运力		收费运输业务量		
出港	进港			旅客座位 (数)	业载运力总数 (吨)	旅客 (人数)	货物 (吨)	邮件 (吨)
a	b	c	d	e	f	g	h	i
ATH	PAR	AB3	105	26 250	31 600	16 800	370	15
ATH	PAR	727	212	31 378	3 540	21 965	141	39
PAR	LON	AB3	105	26 250	31 600	11 917	229	6
PAR	LON	727	212	31 378	3 540	15 581	87	16
LON	PAR	AB3	105	26 250	31 600	13 989	221	3
LON	PAR	727	212	31 378	3 540	16 826	84	8
PAR	ATH	AB3	105	26 250	31 600	18 247	369	6
PAR	ATH	727	212	31 378	3 540	23 856	140	16
PAR	NYC	747	98	35 392	7 644	24 774	82	13
NYC	PAR	747	98	35 932	7 644	26 544	120	23
备注（描述与填报说明有任何无法避免的偏差情况）：								

如有需要请用另页