

**SUZANA MÓNICA ANTUNES MONTEIRO**

**A IMPORTÂNCIA DA REGULAÇÃO VIGENTE  
PARA A OBTENÇÃO DE FAIXAS HORÁRIAS/*SLOTS*  
AEROPORTUÁRIOS – CASO DE PORTUGAL**

**ORIENTADOR CIENTÍFICO**

Profª Doutora Felipa Lopes dos Reis

**UNIVERSIDADE LUSÓFONA DE HUMANIDADES  
E TECNOLOGIAS**

**Departamento de Aeronáutica e Transportes  
Escola de Ciências Económicas e das Organizações**

**Lisboa 2013**

**SUZANA MÓNICA ANTUNES MONTEIRO**

**A IMPORTÂNCIA DA REGULAÇÃO VIGENTE  
PARA A OBTENÇÃO DE FAIXAS HORÁRIAS/*SLOTS*  
AEROPORTUÁRIOS – CASO DE PORTUGAL**

Dissertação apresentada para a  
obtenção do Grau de Mestre em Gestão  
Aeronáutica, no curso de Mestrado em  
Gestão Aeronáutica, especialidade de  
Operadores de Transporte Aéreo  
conferido pela Universidade Lusófona de  
Humanidades e Tecnologias.

ORIENTADOR: Professora  
Doutora Felipa Lopes dos Reis.

CO – ORIENTADOR: Professor  
Mestre José Vicente.

**Lisboa 2013**

## **Agradecimentos**

Esta dissertação é o resultado de um trabalho de procura, de ajuda por parte de profissionais que me souberam explicar mais do que aquilo que eu pedi, à dedicação que me deram e carinho.

Ao Professor Luís Lima Silva da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, que se prontificou a ajudar na minha dissertação, e que me deu o empurrão para o início de trabalho.

À Dr<sup>a</sup>. Alexandra Joaquim da Coordenação Nacional de *Slots*.

À Dr<sup>a</sup> Isabel Cysneiros, Head of *Slots* Coordination Portugal.

Ao Dr. Alexandre Coutinho, Head of Schedule Plan and Distribution, Tap.

Ao Eng<sup>o</sup>. José António Azevedo, Chefe da Torre de Controlo de Cascais – NAV Portugal, E.P.E.

À Professora Doutora Felipa Lopes dos Reis.

Ao Professor Mestre José Vicente

À minha família que me apoiou nos momentos mais críticos, pacientemente.

A todos os que contribuíram de forma directa ou indirecta para o meu trabalho.

## **Resumo**

Este trabalho discute a liberalização do transporte aéreo no mercado Europeu, o sucesso do tráfego aéreo, e a importância da regulação de *slots* aeroportuários para uma concorrência leal.

Presentemente, dado o crescimento e a expectativa que o tráfego aéreo cresça ainda mais, os aeroportos e as companhias aéreas debatem-se com um problema de grande dimensão, que passa pela gestão aeroportuária de *slots*, uma vez que a capacidade dos aeroportos é limitada, e a procura por estas estruturas tem aumentado drasticamente.

Face aos vários aeroportos Europeus, estima-se que essa capacidade seja atingida brevemente, fazendo com que a congestão não se dê só apenas por um curto período diário, mas que aumente não só a sua frequência como também a sua duração.

Esta congestão pode ter efeitos sobre a concorrência entre as companhias e entre os aeroportos, o que implica que haja um impacto negativo, tanto no ambiente como na segurança.

O estudo terá em atenção a capacidade do Aeroporto de Lisboa, ao pedido de *slots* aeroportuários, a legislação nacional e internacional, outros meios de afectação de *slots* aeroportuários, a posição da TAP relativamente à regulamentação existente, e aos meios paralelos.

Palavras-chave: Regulação, Capacidade Aeroportuária, Faixas horárias/*Slots* Aeroportuários, Air Traffic Control *Slots*.

## **Abstract**

This paper discusses the liberalization of air transport in the European market, the success of the air traffic, and the importance of regulation of airport slots for fair competition.

At present, given the growth and the expectation that air traffic will grow even more, airports and airlines are struggling with a problem of large dimension, passing by the airport management slots, since the airport capacity is limited, and demand for these structures has increased dramatically.

In view of the various European airports, it is estimated that this capacity will be short, so that congestion does not only give daily only for a short time but to increase not only the frequency but also its duration.

This congestion may have effects on competition between companies and between airports, which implies that there is a negative impact on both the environment and on safety.

The study will take into account the ability of the Lisbon Airport, the application of airport slots, national and international legislation, other means of allocation of airport slots, the position of TAP compared to existing regulations, and parallel means.

**Keywords:** Regulation, Airport Capacity, *Slots* / *Slots* airport, Air Traffic Control *Slots*.

## Índice Geral

|                                                                                                  |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>AGRADECIMENTOS.....</b>                                                                       | <b>3</b>  |
| <b>RESUMO .....</b>                                                                              | <b>4</b>  |
| <b>ABSTRACT .....</b>                                                                            | <b>5</b>  |
| <b>ÍNDICE GERAL .....</b>                                                                        | <b>6</b>  |
| <b>ÍNDICE DE TABELAS.....</b>                                                                    | <b>8</b>  |
| <b>ÍNDICE DE FIGURAS.....</b>                                                                    | <b>8</b>  |
| <b>ABREVIATURAS .....</b>                                                                        | <b>9</b>  |
| <b>CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO; JUSTIFICAÇÃO DO TEMA; OBJECTO E OBJECTIVOS DA INVESTIGAÇÃO .....</b> | <b>11</b> |
| I.1 Introdução .....                                                                             | 11        |
| I.2 Justificação do Tema .....                                                                   | 12        |
| I.3 Objecto e Objectivos da Investigação.....                                                    | 13        |
| I.4 Metodologia.....                                                                             | 14        |
| <b>CAPÍTULO II - ENQUADRAMENTO HISTÓRICO .....</b>                                               | <b>15</b> |
| II.1 Enquadramento Histórico .....                                                               | 16        |
| <b>CAPÍTULO III - ORGANIZAÇÕES.....</b>                                                          | <b>19</b> |
| III.1 ICAO – International Civil Aviation Organization .....                                     | 20        |
| III.2 IATA – International Air Transport Association.....                                        | 22        |
| III.2.2 Papel da IATA em relação às faixas horárias .....                                        | 23        |
| III.3 INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil .....                                           | 26        |
| <b>CAPÍTULO IV – FAIXAS HORÁRIAS E LEGISLAÇÃO VIGENTE.....</b>                                   | <b>28</b> |

|                                                                                                           |                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>IV.1 Faixas Horárias – Slots .....</b>                                                                 | <b>29</b>                           |
| Legislação Europeia.....                                                                                  | 30                                  |
| Legislação Nacional.....                                                                                  | 30                                  |
| <b>IV.2 Atribuição de Slots – Aplicação a Portugal .....</b>                                              | <b>31</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO V - DE QUE TRATA A REGULAÇÃO SOBRE COORDENAÇÃO DE SLOTS E O MOTIVO DA REGULAÇÃO .....</b> | <br><b>33</b>                       |
| <b>V.2 Por que existe a atribuição de slots? .....</b>                                                    | <b>40</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO VI – PROCEDIMENTO.....</b>                                                                | <br><b>41</b>                       |
| <b>VI.1 Funcionamento do pedido de slots .....</b>                                                        | <b>42</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO VII – DESENVOLVIMENTO DO REGULAMENTO 793/2004 .....</b>                                   | <br><b>46</b>                       |
| <b>VII.1 Regulamento 793/2004 .....</b>                                                                   | <b>47</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO VIII - LEGISLAÇÃO NACIONAL .....</b>                                                      | <br><b>54</b>                       |
| <b>VIII.1 Decreto-lei 10/2004 de 09 de Janeiro .....</b>                                                  | <b>57</b>                           |
| <b>VIII.2 Decreto-Lei 293/2003 .....</b>                                                                  | <b>59</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO IX – AIR TRAFFIC CONTROL SLOTS.....</b>                                                   | <br><b>60</b>                       |
| <b>IX.1 Air Traffic Control Slots.....</b>                                                                | <b>61</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO X – OUTROS MEIOS DE AFECTAÇÃO DE SLOTS .....</b>                                          | <br><b>72</b>                       |
| <b>X.1 Primary Trading e Secondary Trading.....</b>                                                       | <b>73</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO XI – CONCLUSÃO .....</b>                                                                  | <br><b>78</b>                       |
| <b>XI.1 Conclusão.....</b>                                                                                | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| <br><b>CAPÍTULO XII – BIBLIOGRAFIA.....</b>                                                               | <br><b>84</b>                       |
| <b>Bibliografia online:.....</b>                                                                          | <b>84</b>                           |
| <b>Bibliografia Impressa:.....</b>                                                                        | <b>86</b>                           |
| <br><b>CAPÍTULO XIII – ANEXOS.....</b>                                                                    | <br><b>87</b>                       |

## Índice de Tabelas

|                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela I - Capacidade do Aeroporto de Lisboa - Fonte ANA Aeroportos.....                             | 35 |
| Tabela II - Capacidade do Aeroporto do Porto – Fonte: <i>Slots</i> Coordination Portugal .....       | 36 |
| Tabela III - Capacidade do Aeroporto de Faro. Fonte: <i>Slots</i> Coordination Portugal.....         | 37 |
| Tabela IV - capacidade do Aeroporto do Funchal. Fonte: <i>Slots</i> Coordination Portugal .....      | 38 |
| Tabela V - Capacidade do Aeroporto de Ponta Delgada. Fonte: <i>Slots</i> Coordination Portugal ..... | 39 |
| Tabela VI - Calendário das Actividades de Coordenação – IATA.....                                    | 45 |
| Tabela VII - Quadro Comparativo.....                                                                 | 77 |

## Índice de Figuras

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 - Carta de Aproximação visual Lisboa – Fonte: NAV .....                  | 69 |
| Figura 2 - Carta de Aproximação visual Cascais – Fonte: NAV .....                 | 70 |
| Figura 3 - Aproximação visual Controlo de Tráfego Aéreo – Fonte Eurocontrol ..... | 71 |

## **Abreviaturas**

**CINA** – Comissão Internacional de Navegação Aérea

**CITEJA** - Comité Internacional de Technique D'Experts Juridiques Aériens

**ICAO** – International Civil Aviation Organization

**IATA** – International Air Transport Association

**UN** – Nações Unidas

**JSAG** – Joint Advisory Group

**EAC** – European Civil Aviation Conference

**EASA** – European Aviation Safety Agency

**INAC** – Instituto Nacional de Aviação Civil

**WSG** – Worldwide *Slots* Guidelines

**CEE** – Comunidade Económica Europeia

**NAV** – Navegação Portugal, EPE

**ANA** – Aeroportos de Portugal

**NERA** – Economic Consulting

## **Capítulo I – Introdução**

- Justificação do Tema**
- Objecto e objectivos da Investigação**

## **Capítulo I – Introdução; Justificação do Tema; Objecto e objectivos da Investigação**

### **I.1 Introdução**

Quando se estuda o plano de Aeroportos, verifica-se que devido à crescente utilização do meio de transporte aéreo, à ampla oferta de destino, à ampla oferta de companhias aéreas, e à ampla oferta de aeroportos (contudo limitados à sua capacidade), colocam-se questões como a eficiência dos meios, em que a oferta não faz frente à ampla procura dos aeroportos.

Embora questões de segurança estejam acima das questões económicas, a utilização dos aeroportos, é sobretudo visualizado como um meio de racionalização dos meios disponíveis.

A procura leva a que os meios disponibilizados nos aeroportos estejam saturados, e para fazer frente a essa saturação, é necessário que exista regulação, de modo a que se possam controlar os conflitos de interesses.

Um dos efeitos provocados pela saturação dos aeroportos é exactamente o tempo de espera para embarque, os atrasos de voos e a falta de estacionamento para os aviões. Um factor que agrava ainda mais a situação, é a questão dos aeroportos se encontrarem limitados no seu espaço. Ou lhes é impossível, ou sendo possível, é-lhes difícil aumentar a capacidade, e mesmo a oferta de serviços, devido à falta de infraestruturas para que novos voos se possam operar.

De forma a organizar toda a estrutura aeroportuária, evitando o congestionamento e podendo mesmo colocar um aeroporto em eficiência no que diz respeito à capacidade, foi criado e implementado o sistema de *slots* aeroportuários. Este é um método de regulação que estabelece quais os horários de aterragem e descolagem para as companhias aéreas e a quantidade máxima de horários para as companhias aéreas.

Este trabalho visa verificar quais são as normas que regulam o sistema de *slots* Europeu, assim como se implementa, e verifica que impactos tem o sistema de *slots* tanto na concorrência do transporte aéreo como na eficiência aeroportuária.

Existe também a necessidade de distinguir *slots* aeroportuários de *Air Traffic Control slots*, e qual a interligação que têm entre si.

## **I.2 Justificação do Tema**

Com a problemática da congestão de aeroportos em todo o mundo, desenvolvem-se estudos no sentido de maximizar a eficiência dos aeroportos, de modo a minimizar os atrasos e verificar as consequências e custos que as transportadoras com que aéreas se deparam.

A IATA juntamente com os Estados e companhias aéreas, desenvolveram um sistema de atribuição de *slots* nos aeroportos com nível de congestão elevada. Isto envolve troca de informação e participação entre todos os envolvidos, para que a utilização das faixas horárias seja mais justa e a sua atribuição mais correta.

Esta dissertação tem como objectivo investigar os diferentes métodos de atribuição de faixas horárias. Para tal, é preciso ter em conta a capacidade aeroportuária e os objectivos que cada companhia tem quando concorre a determinado aeroporto. Desta forma, tomam conhecimento das alternativas que existem, e de todas as soluções, qual a mais indicada para fazer face à sua atribuição.

### **I.3 Objecto e Objectivos da Investigação**

O objecto de Investigação e objectivos, prendem-se com a questão que se quer investigar.

O objecto desta investigação liga-se à análise de pedidos de *slots*/faixas horárias nomeadamente no aeroporto de Lisboa. Entender como funciona o pedido e com que bases se regem os coordenadores para poderem atribuir o respectivo *slots*. Perceber também que outros meios existem, para que uma determinada companhia aérea consiga obter o respectivo *slots*, e como o pode fazer.

Com esta investigação procura-se responder quais os meios mais rentáveis de aquisição de *slots* - os tradicionais ou adicionais. O que é mais importante - a rentabilização económica para um grupo reduzido de companhias, ou para um bem comum, onde todas as companhias aéreas estão em pé de igualdade.

Quanto aos objectivos específicos pretende-se saber:

- Qual o meio mais transparente?
- Qual o meio que é mais eficiente?
- Qual o meio que não discrimina?
- Qual o meio mais moroso?
- Qual o meio que tem em conta o mercado?
- Qual o meio que tende a ser mais rentável economicamente?
- Qual o meio mais justo?

## **I.4 Metodologia**

Da metodologia do trabalho proposto fizeram parte: Investigação bibliográfica e sua análise; Realização de entrevistas a profissionais do sector - ao Coordenador Nacional de Slots, ao chefe do departamento de Coordenação e Planeamento da TAP, SGPS, SA e ao Chefe da Torre de Controlo de Cascais NAV Portugal, EPE; Contactos e informações fornecidas pela *International Air Transport Association* (IATA), pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e também pelo coordenador de slots do Reino Unido slotstrade.aero ACL, e sua análise.

Inicialmente serão expostos os demais conceitos, as entidades que estão envolvidas, é feita a identificação da regulação vigente nacional e internacional, a identificação dos métodos paralelos à regulação vigente e como estes se relacionam.

## **Capítulo II - Enquadramento Histórico**

## **II.1 Enquadramento Histórico**

Com o surgimento dos meios de transporte aéreo, e a ideia que os aviões poderiam ser um meio de transporte rápido e seguro, também fez com que surgissem os primeiros conflitos em relação ao espaço aéreo. Muito embora um espaço que pertença a um país se faça por terra, o espaço que o sobrepõe também lhe pertence. A primeira Conferência de Paris teve origem nas preocupações do Governo Francês relativamente ao facto de vários balões alemães sobrevoarem repetidamente o território Francês. Isto fez com que os dois Governos envolvidos tentassem celebrar um acordo para resolver o problema. No entanto, ao contrário do que se previa, a Conferência de Paris de 1910 não adaptou a teoria de liberdade do ar, nesta altura cada Estado detinha o total poder de soberania sobre o território, e as discordâncias de natureza política levaram a que a conferência não atingisse os seus objectivos. Contudo, os Estados tiveram a oportunidade de perceber que era necessário legislar.

Mais tarde, surgiu a Convenção de Paris de 1919, porque se deu a necessidade de eliminarem conflitos de navegação aérea. Aqui a Convenção esteve intimamente ligada à Regulação Aérea, onde foram acordados os aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil. Ou seja, foi o primeiro instrumento legal internacional sobre navegação aérea validada por trinta e dois Estados.

Foi formada a CINA, Comissão Internacional de Navegação Aérea, cujo objectivo foi o de monitorizar o desenvolvimento da aviação civil e de propor medidas para que os Estados permanecessem a par do desenvolvimento. Apareceu, pela primeira vez, a definição de aeronave, e foram desenvolvidos os primeiros anexos de natureza técnica à Convenção que regulam matérias relativas a Aeronavegabilidade, Certificação, Competência das Tripulações e Questões Técnicas.

Mais tarde foi realizada a Convenção Ibero – Americana, onde a essência do acordo seria a mesma adoptada em Paris, mas passando a ser reconhecida por vários países da América Latina. Foi concluída em Madrid em 1926, e em 1927 os E.U.A. deram início à elaboração de uma Convenção de Navegação Aérea para as Américas, tendo sido assinada em Havana, em 1928.

“Na verdade, a Convenção Ibero-americana foi um protesto à Convenção de Paris pelo fato dos Estados ibero-americanos não terem participado do supracitado tratado. Esta convenção não previu uma Comissão internacional de Navegação Aérea, não tendo sido uniformizada ao nível da regulamentação do transporte aéreo”.<sup>1</sup>

Em 1923, o Governo Francês propôs um projecto com *focus* na Responsabilidade Civil dos Operadores Aéreos, uma vez que nem todos os Estados confirmaram o trabalho proposto. Foi criado o *Comité Internacional de Technique D’Experts Juridiques Aériens* (CITEJA) para aperfeiçoar o projecto que tinha começado a ser desenvolvido pelo Governo Francês, sendo terminado em 1929, ano da Convenção de Varsóvia. Este foi adoptado pelos Estados. Mais tarde, a Convenção de Varsóvia foi revogada pela Convenção de Montreal, em 1999.

O documento ditava as regras da relação comercial entre o transportador aéreo e o consumidor, as regras relativas à responsabilidade civil do transportador e as suas limitações. A Convenção uniu os Estados, definiu o transporte Internacional e o âmbito da sua aplicação, definiu as regras relativas aos documentos de transporte, as regras relativas às responsabilidades das transportadoras e seus limites, e também regras relativas à jurisdição.

A Convenção tratava de assuntos práticos para o quotidiano das Transportadoras Aéreas. Eram elas: os Bilhetes de Passagem (Artº. 3), os Boletins de Bagagem (Artº. 4º), a Documentação Relativa às mercadorias (Artº. 5º), as Responsabilidades do Transportador (Artº. 17º), e as Disposições Relativas aos Transportes Combinados (Artº. 32º).<sup>2</sup>

A aviação comercial aumentou e evoluiu, e os Estados tiveram a preocupação de actualizar os documentos. Surgiu a Primeira Convenção sobre a Aviação Civil Internacional em 1944 -Convenção de Chicago. Todas as questões de Direito Aéreo têm implicações Internacionais, nomeadamente a nível da Soberania, Jurisdição, Território, Relações entre

---

<sup>1</sup> FERREIRA, Ilda; Aulas de Direito Internacional Aéreo; Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia 2011

<sup>2</sup> Convenção de Varsóvia – Fonte: [http://www.apoe.pt/fotos/editor2/convencao\\_devarsovia.pdf](http://www.apoe.pt/fotos/editor2/convencao_devarsovia.pdf)  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Estados e outras pessoas jurídicas com personalidade internacional, Nacionalidade, Harmonização do Direito Privado e Conflitos de Leis.

A Convenção de Chicago foi a mais importante Convenção, já que todas as anteriores vieram a ser substituídas por esta. As regras do transporte aéreo internacional foram padronizadas, procedimentos de regulação da navegação aérea, de registo de aeronaves, de segurança de voo e do tráfego aéreo.

A utilização de aeronaves generalizou-se. As defesas naturais dos Estados passaram a ser postos em causa, e assim os Estados viram-se obrigados a alterar ou a substituir os respectivos ordenamentos jurídicos para que, de uma forma progressiva, acompanhassem a evolução tecnológica da aviação em benefício de um sistema internacional orientado para a fluidez no tráfego e do comércio.

“O Direito Internacional Aéreo não resolve todos os conflitos que existem, contudo a cooperação internacional entre Estados é uma atitude que melhor serve os interesses dos Estados e pode garantir um transporte aéreo seguro”.<sup>3</sup>

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional - Conferência de Chicago teve como resultado a realização de vários documentos aprovados, em que os mais importantes foram: a Convenção de Chicago e o Acordo relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais. A acta final da Convenção foi assinada por cinquenta e dois países, onde vincula o maior número de Estados do sistema das Nações Unidas, por conter o princípio fundamental de soberania nacional sobre o espaço aéreo de cada país.

A Convenção assumiu uma natureza política, no entanto também teve um papel importantíssimo no que diz respeito à segurança aérea. Foi criada uma entidade internacional, a ICAO -*International Civil Aviation Organization*, e adaptados sistemas normativos através dos anexos à Convenção.

---

<sup>3</sup> FERREIRA, Ilda; Aulas de Direito Internacional Aéreo; Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia 2011  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

### **Capítulo III - Organizações**

### **III.1 ICAO – International Civil Aviation Organization**

A ICAO por sua vez é uma agência especializada das Nações Unidas, em que a sua principal função é a de regular o transporte aéreo internacional, desenvolvendo princípios e técnicas de navegação internacional. A segurança é o principal objectivo de todos os operadores, assim como a economia que engloba o desenvolvimento dos serviços aéreos.

A ICAO estabelece princípios e regulamentos necessários para a aviação a nível de “safety e security”, eficiência e regulação, mas também para a protecção ambiental e desenvolvimento sustentável do transporte aéreo. A organização abrange um fórum de cooperação em todos os campos de aviação civil entre os 191 Estados Membros.

Toda a assistência é prestada através de um trabalho de campo de assistência técnica, dando assistência aos serviços de infra-estrutura aeronáutica nos países em desenvolvimento, através de equipas de especialistas, enviados aos diversos países para organizar e orientar a operação dos serviços técnicos indispensáveis à aviação civil<sup>4</sup>.

A Convenção Internacional de Chicago, estabeleceu fins e objectivos para a organização, são eles<sup>5</sup>:

- a) Assegurar um crescimento seguro e ordenado de aviação civil internacional pelo mundo.
- b) Encorajar para que a construção de aeronaves e a sua operação tenha um fim de paz.
- c) Encorajar o desenvolvimento de aerovias, aeroportos, e navegação aérea para a aviação civil internacional.
- d) Ir de encontro às necessidades dos povos, de maneira a que se dê um transporte aéreo seguro, regular, eficiente e economicamente rentável.
- e) Prevenir que não haja desperdício económico devido a uma competição despropositada.

---

<sup>4</sup> <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

<sup>5</sup> [http://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) - artigo 44º da Convenção de Chicago  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

- f) Assegurar que os direitos dos Estados Contratantes são respeitados e que todos os Estados Contratantes têm a mesma oportunidade de operar empresas de transporte internacional.
- g) Evitar a discriminação entre Estados Contratantes.
- h) Promover voos seguros em navegação internacional.
- i) Promover de uma forma geral todos os aspectos de aeronáutica civil.

Paralelamente foi criada a *International Air Transport Association* em Havana, Cuba em 1945, sendo responsável pela promoção da segurança, confiança e serviços aéreos. No início da sua criação, a IATA tinha cinquenta e sete membros de trinta e uma nações, hoje em dia tem duzentos e quarenta membros de cento e dezoito nações globalmente.

### **III.2 IATA – International Air Transport Association**

A IATA “Associação Internacional de Transporte Aéreo”, é uma associação criada em 1945 em Havana Cuba, com o objectivo de facilitar o transporte aéreo seguro, regular e económico, de forma a criar valor no sector do Transporte Aéreo Civil.

É reforçado o entendimento entre decisores das companhias aéreas, para que a consciência e os benefícios que a aviação civil traz a nível nacional e as economias globais cresçam. Luta pelos interesses das companhias aéreas a nível global, tenta fazer com que os reguladores dos diversos países tenham em conta tais benefícios e que a regulação esteja de acordo com as necessidades das companhias.

A IATA e a ICAO complementam-se, uma vez que os objectivos da IATA estão ligados ao desenvolvimento do transporte aéreo seguro, regular e económico.

A IATA tenta que as companhias se autos regulem, simplificando os processos e aumentando os passageiros, reduzindo custo e melhorando a eficiência, tendo sempre em que o principal meio de actuação é sobre a Segurança - esta é a principal prioridade.

A IATA tem como estipulado o objectivo de melhorar continuamente os padrões de segurança, minimizando o impacto do transporte aéreo no ambiente. Isto é, a IATA é o órgão responsável pela auto regulação a nível comercial (técnica, legalização, financeira, serviços de tráfego) e coordenação de tarifas.

A IATA assegura que as pessoas e os bens possam movimentar em todas as redes aéreas globais, de uma forma simples. Aliado a isto, fornece um apoio profissional e essencial em toda a indústria onde as partes estão interessadas, com uma larga gama de produtos e serviços especializados, tais como as publicações, formação e consultoria.

O sistema de financiamento da IATA também ajuda as companhias e a indústria de viagens a maximizar as suas receitas.

### III.2.1 Prioridades IATA<sup>6</sup>

As prioridades IATA são:

- Safety and Security
- Parte Financeira
- Regulação
- Ambiente
- Simplificação do Negócio
- Custos para as Companhias Aéreas que sejam membros.

### III.2.2 Papel da IATA em relação às faixas horárias

O processo de coordenação de *slots* nos aeroportos congestionados é um processo que decorre sobre uma base transparente e não discriminatória. A IATA em paralelo com os coordenadores/facilitadores e também com as companhias aéreas, publicam as WSG – *Worldwide Slots Guidelines*, que têm como objetivo ajudar na gestão de faixas horárias nos aeroportos coordenados.

É a IATA que organiza as Conferências Anuais – *Slots Conference*- que permite às companhias aéreas e coordenadores estabelecerem e reverem os *slots* disponíveis em cada aeroporto (de momento existem cento e sessenta e um aeroportos nível três, e cento e vinte e cinco aeroportos nível dois) bem como finalizar as faixas horárias para a próxima época de operação.

O papel da IATA é importante, na medida que regularmente se reúne em comités e grupos de trabalho através da *Joint Slots Advisory Group* (JSAG), de maneira a estudarem a melhor forma de locação de *slots*, procedimentos e políticas.

---

<sup>6</sup> <http://www.iata.org/about/Pages/priorities.aspx>

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

### III.2.3 Áreas de Actividade

- Operações aéreas
  - Serviços de Aeroporto e Navegação
  - Carga
  - Economia
  - Ambiente
  - Passageiros
  - Legais, de Governo e de indústria, tais como: ICAO – *International Civil Aviation Organization*; ECAC – *European Civil Aviation Conference*; EASA – *European Aviation Safety Agency*; *World Trade Organization*; *World Tourism Organization*; Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico; Câmara Internacional de Comércio
- 
- Safety e Security
  - Simplificação do Negócio
  - Viagens e Turismo

Adicionalmente, existem pontos de auto-regulação, que são:

- Conferências IATA, realizadas duas vezes anualmente, onde as companhias coordenam os horários de voos e os *slots*.
- Plano de Facturação e liquidação bancária, permitindo que haja o processamento de contas entre as companhias aéreas e as agências de viagens que emitem os respectivos bilhetes.
- Plano de facturação e liquidação de contas em relação à carga, entre as companhias de transporte aéreo e os agentes de carga.
- Sistema de localização de bagagens registradas.
- Acordo multilateral de tráfego.
- Coordenação de tarifas.

De uma forma geral, a IATA permite uma visão antecipada à ICAO e a outras organizações Internacionais, da política comercial que traduz os interesses da indústria. Trata-se de um ponto importante no que diz respeito à liberalização e regulação do Transporte Aéreo Internacional, que requer políticas de regulação económica e o tratamento de questões comerciais, do ponto de vista das companhias aéreas<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> FERREIRA, Ilda; Aulas de Direito Internacional Aéreo; Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia 2011

### **III.3 INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil**

O Instituto Nacional de Aviação Civil – Inac – é o organismo representante do Governo Português e responsável pela regulação aeronáutica civil. Foi criado em 1998 através do Decreto de Lei 133/98 a 15 de Maio assumindo as funções da anterior Direcção Geral de Aviação Civil. Em 2007 é substituído pelo Instituto Nacional Civil, Ip – INAC, IP – através do Decreto de Lei 145/2007 de 27 de Abril.

Tem como função regular e fiscalizar o sector de aviação civil bem como supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector – artigo 2º do DL 145/2007<sup>8</sup>.

Dentro das competências deste organismo – Artigo 3º/2 alíneas a) a e) – encontram-se:

- Elaboração de projectos de legislação
- Regulação e Fiscalização de actividades de aviação civil
- Credenciar as entidades públicas ou privadas
- Regulação de segurança do sector
- Regulação económica
- Promoção e defesa de concorrência no sector
- Defender os direitos e interesses legítimos dos utentes
- Promover a segurança aérea, regulamentando, supervisionando, inspecionando e fiscalizando as organizações, actividades, equipamentos e instalações do sector
  - Estabelecer objectivos de segurança operacional para a operação de meios aéreos ou infra-estruturas de apoio à operação de meios aéreos
  - Colaborar na definição das políticas de planeamento civil de emergência
  - Supervisão e garantia de cumprimento das normas comunitárias que regulam o céu único europeu
  - Certificação e garantia de cumprimento
  - Supervisionar a gestão do espaço aéreo
  - Assegurar a representação do Estado Português nas organizações internacionais

---

<sup>8</sup> [http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Inac/dl\\_145\\_2007.pdf](http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Inac/dl_145_2007.pdf)

- Regular a economia das actividades aeroportuárias de navegação aérea e de transporte aéreo no âmbito de aviação civil
- Colaborar no estabelecimento de obrigações de serviço público

## **Capítulo IV – Faixas Horárias e Legislação Vigente**

#### **IV.1 Faixas Horárias – Slots**

Um *slot* ou faixa horária, é uma autorização concedida por um coordenador a cada companhia aérea que pretenda operar em determinado aeroporto qualificado como aeroporto de nível três por ser congestionado, e que permite usar toda a gama de infra-estruturas aeroportuárias necessárias para chegar ou partir desse mesmo aeroporto, numa determinada data e determinada hora específica.

A atribuição de *slots* é realizada em aeroportos congestionados e atribuídos a voos regulares e com operações planeadas, o que não significa que todas as outras companhias que não tenham operações regulares não possam aterrar nos aeroportos. Uma transportadora particular pode aterrar num aeroporto de nível três sem ser detentora de uma faixa horária programada, ou seja, pode efectuar o pedido ao coordenador e ser-lhe atribuída uma autorização pontual, a transportadora particular não necessita para isso de aceder às reuniões anuais IATA.

Para que as faixas horárias sejam controladas, cedidas às companhias aéreas de uma forma transparente, justa e sem discriminação, é necessário que haja um coordenador aeroportuário. A coordenação aeroportuária foi a forma encontrada para gerir toda a capacidade aeroportuária através de um conjunto de regras que se encontram descritas nas *Worldwide Slots Guidelines* (WSG). A coordenação é feita de acordo com a capacidade condicionada ou limitada a companhias aéreas ou outros operadores aéreos, e tem como objectivo maximizar toda a utilização da infra-estrutura aeroportuária.

A legislação na Europa e em Portugal que regem as faixas horárias com base nas normativas *Worldwide Slots Guidelines* é a seguinte:

### **Legislação Europeia**

Regulamento CEE 95/93 de 18 de Janeiro de 1993

Alterado pelos Regulamentos:

DL 894/2002 de 27 de Março

DL 1554/2003 de 22 de Julho

DL 793/2004 de 21 de Abril – Regulamento Vigente

### **Legislação Nacional**

DL 109/2008 de 26 de Junho – Neste pressuposto procedeu à alteração da designação de aeroportos inteiramente coordenados para aeroportos coordenados, bem como a alteração de aeroportos coordenados para aeroportos com horários facilitados.

Nomeou-se a ANA, Aeroportos de Portugal SA, como entidade coordenadora

Institui-se um comité de Coordenação de Faixas Horárias.

DL 10/2004 de 09 de Janeiro – Regime de Contra Ordenações Aeronáuticas Civis

## IV.2 Atribuição de *Slots* – Aplicação a Portugal

O modelo de regulação dos Aeroportos regido pelo regulamento da CEE 95/95, estabelece os parâmetros de atribuição de *slots* aeroportuários, uma vez que existe um desequilíbrio entre a oferta de infra - estruturas e a procura por parte dos operadores, e leva ao congestionamento dos aeroportos.

Este regulamento identifica o Estado de cada país como instituição responsável pela identificação de quais os aeroportos coordenados bem como as regras de aterragem. O Estado designa uma entidade especializada para que possa fazer essa identificação, no caso de Portugal essa função é atribuída ao INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil).

Nenhuma companhia regular pode aterrar sem atribuição prévia de uma faixa horária (*slots*).

Já os regulamentos CEE do Parlamento Europeu e do Conselho, nº 884/2002, 1554/2003 e 793/2004 alteraram o regulamento CEE 95/93 do Conselho.

Na legislação nacional é o Decreto de Lei 109/2008 de 26 de Junho que estabelece as regras para atribuição de faixas horárias.

A coordenação de *slots* é a solução existente, dado que não existem outras soluções. As propostas dadas pelos Governos anteriores passavam pela construção de um novo aeroporto o que não se concretizou (exemplo novo Aeroporto de Lisboa).

As soluções que a Ana Aeroportos apresentou para colmatar a escassez de *slots* foram as seguintes<sup>9</sup>:

- Diminuição da distância de segurança entre as aeronaves (distância de voo)
- Aeronaves com capacidade inferior serem substituídas pelas companhias por aeronaves com capacidade superior
- Rotas ATC modificadas (autorização por parte da NAV, INAC)
- Aumento das taxas em horas de ponta

---

<sup>9</sup> Entrevista com Alexandra Joaquim Slot Coordination Portugal, ANA, Aeroportos de Portugal Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

- Aeroportos alternativos (caso de Lisboa, reencaminhamento para Beja)
- Aumentar a capacidade dos Aeroportos (esta medida é contestada por parte da NAV<sup>10</sup>)
- Construção de novos Aeroportos

---

<sup>10</sup> Entrevista com José António Azevedo Chefe da Torre de Controlo de Cascais, NAV Portugal, EPE, Aeródromo Municipal de Cascais, Tires – O aumento de capacidade do aeroporto não passa somente por uma medida estrutural, mas sim por modificações na distância de segurança entre aviões no ar, uma vez que à volta do espaço aéreo de Lisboa existe o espaço aéreo do Aeródromo de Tires, Base Aérea 1 em Sintra, Base Aérea do Montijo, e Base Aérea de Alverca. O que faz com que se não se diminui a distância de segurança entre aviões em voo, o número de aeronaves por hora continua a ser o mesmo, trinta e oito aeronaves.  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

## **Capítulo V - De que trata a Regulação sobre coordenação de *slots* e o Motivo da Regulação**

Essencialmente trata da capacidade do Aeroporto, que é definido pelo número de passageiros e carga que um determinado aeroporto pode dispor num determinado período de tempo. A regulação é feita de modo a ter em conta a capacidade do terminal e da pista.

A capacidade Aeroportuária divide-se em três níveis, são eles o nível 1 (um) ou aeroporto não coordenado, nível 2 (dois) ou aeroporto facilitado e nível 3 (três) ou aeroporto coordenado.

O nível 1 (um)<sup>11</sup> ou aeroporto não coordenado, distingue-se pelo acordo que existe entre a transportadora aérea e o agente de handling para a prestação dos serviços de assistência em escala, isto significa que a capacidade do aeroporto está apta e disponível para a procura existente.

No nível 2 (dois)<sup>12</sup> ou aeroporto facilitado, corresponde a uma procura de *slots* aproximada da capacidade existente que o aeroporto disponibiliza. Para que as situações de procura se resolvam, é necessário que exista uma cooperação entre as companhias aéreas que operem neste tipo de aeroportos.

Nível 3 (três) ou Aeroporto coordenado, a procura por parte das companhias aéreas ultrapassa a disponibilidade do aeroporto. Aqui as companhias aéreas apenas podem operar se lhes for atribuído um *slots*.<sup>13</sup>

Diferença de pedidos de *slots* entre aeroportos de nível 2 (dois) ou nível 3 (três):

- Nível 2 – pedido feito com “SMA” (*Schedule Movement Advice*)
- Nível 3 – pedido feito com “SCR” (*Slots Clearance Request/Reply*).

Em Portugal há cinco aeroportos coordenados, Lisboa, Porto, Faro, Funchal e Ponta Delgada<sup>14</sup>. Sendo que os aeroportos de Faro, Funchal, Lisboa e Porto são de nível 3 (três) e Ponta Delgada é de nível 2 (dois).

---

<sup>11</sup> <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf> - pág. 11

<sup>12</sup> <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf> - pág. 11

<sup>13</sup> <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf> - pág. 11

<sup>14</sup> <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/Pages/default.aspx>

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

A distribuição de capacidade de cada aeroporto é feita da seguinte forma, de acordo com os dados fornecidos pela Coordenação de *slots* - Aeroporto de Lisboa:

|                                            | Winter 2012 (W12) | Summer 2013 (S13) | Winter 2013 (W13) |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>RUNWAY</b>                              |                   |                   |                   |
| Total per 180 minutes                      | 113               | 113               | 113               |
| Arrival per 180 minutes                    | 77                | 77                | 77                |
| Departure per 180 minutes                  | 77                | 77                | 77                |
| Total per 60 minutes                       | 38                | 38                | 38                |
| Arrival per 60 minutes                     | 26                | 26                | 26                |
| Departure per 60 minutes                   | 26                | 26                | 26                |
| Total per 30 minutes                       | 21                | 21                | 21                |
| Arrival per 30 minutes                     | 19                | 19                | 19                |
| Departure per 30 minutes                   | 19                | 19                | 19                |
| Total per 15 minutes                       | 12                | 12                | 12                |
| Arrival per 15 minutes                     | 10                | 10                | 10                |
| Departure per 15 minutes                   | 10                | 10                | 10                |
| <b>APRON CAPACITY</b>                      | 63                | 63                | 63                |
| <b>TERMINAL</b>                            |                   |                   |                   |
|                                            |                   |                   | <b>TERMINAL 1</b> |
| Paxs flow Arrival/Departure per 60 minutes | 4.000/4.000       | 4.000/4.000       | 4.000/3.800       |
| Arr/Dep per 60 minutes Schengen            | 2.500/2.300       | 2.500/2.300       | 2.500/2.300       |
| Arr/Dep per 60 minutes Non Schengen        | 1.500/1.500       | 1.500/1.500       | 1.500/1.500       |
|                                            |                   |                   | <b>TERMINAL 2</b> |
| Paxs flow per 60 minutes/ Departures       | -                 | -                 | 900               |
| Non-Schengen                               | -                 | -                 | 300               |
| Schengen                                   | -                 | -                 | 600               |

Tabela I - Capacidade do Aeroporto de Lisboa - Fonte ANA Aeroportos<sup>15</sup>

O aeroporto de Lisboa está limitado ao número de movimentos entre as 00h00 e as 06h00, regido pela Portaria 259/2005 de 16 de Março.

### Aeroporto do Porto:

<sup>15</sup><http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/lisboa/capacity/Pages/default.aspx> Regulamento Geral do Ruído em Anxo. A portaria 259/2005 de 16 de Março procede a algumas alterações da portaria 303A/2004 de 22 de Março, contudo mantem-se que no Aeroporto de Lisboa o tráfego nocturno é estringido entre as 00h00 e as 06h00, o número de movimentos aéreos permitidos por semana não pode exceder o limite total de 91 movimentos.

|                                            | Winter 2012 (W12) | Summer 2013 (S13) | Winter 2013 (W13) |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>RUNWAY</b>                              |                   |                   |                   |
| Total per 60 minutes                       | 20                | 20                | 20                |
| Arrival per 60 minutes                     | 20                | 20                | 20                |
| Departure per 60 minutes                   | 20                | 20                | 20                |
| Total per 15 minutes                       | 07                | 07                | 07                |
| Arrival per 15 minutes                     | 07                | 07                | 07                |
| Departure per 15 minutes                   | 07                | 07                | 07                |
| <b>APRON CAPACITY</b>                      | 36                | 36                | 36                |
| <b>TERMINAL</b>                            |                   |                   |                   |
| Paxs flow Arrival/Departure per 60 minutes | 2.200             | 2.200             | 2.200             |

Tabela II - Capacidade do Aeroporto do Porto – Fonte: *Slots* Coordination Portugal

O aeroporto do Porto está limitado ao número de movimentos entre as 00h00 e as 06h00, regido pela Portaria 831/2007 de 01 de Agosto<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/lisboa/capacity/Pages/default.aspx> - Regulamento geral do Ruído em anexo. A portaria 831/2007 de 01 de Agosto, restringe as operações entre as 00h00 e as 06h00, não são permitidos movimentos aéreos não relacionados com aviação comercial ou trabalho aéreo. O número máximo de movimentos aéreos permitidos para esse período são de 11 movimentos diários, 70 semanais e 2100 anuais.

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

### Aeroporto de Faro:

|                                            | Winter 2012 (W12) | Summer 2013 (S13) | Winter 2013 (W13) |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>RUNWAY</b>                              |                   |                   |                   |
| Total per 60 minutes                       | 24                | 24                | 24                |
| Arrival per 60 minutes                     | 11                | 12                | 12                |
| Departure per 60 minutes                   | 11                | 12                | 12                |
| Total per 15 minutes                       | 08                | 08                | 08                |
| Arrival per 15 minutes                     | 05                | 05                | 05                |
| Departure per 15 minutes                   | 05                | 05                | 05                |
| <b>APRON CAPACITY</b>                      | 33                | 26                | 29                |
| <b>TERMINAL</b>                            |                   |                   |                   |
| Paxs flow Arrival/Departure per 60 minutes | 2.400             | 2.400             | 2.400             |

Tabela III - Capacidade do Aeroporto de Faro. Fonte: *Slots* Coordination Portugal<sup>17</sup>

O aeroporto de Faro está encerrado entre 23h50 e as 06h00 hora local.

<sup>17</sup> <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/faro/capacity/Pages/default.aspx>

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

### Aeroporto do Funchal:

|                                            | Winter 2012 (W12) | Summer 2013 (S13) | Winter 2013 (W13) |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>RUNWAY</b>                              |                   |                   |                   |
| Total per 60 minutes                       | 14                | 14                | 14                |
| Arrival per 60 minutes                     | 07                | 07                | 07                |
| Departure per 60 minutes                   | 07                | 07                | 07                |
| Total per 15 minutes                       | 06                | 06                | 06                |
| Arrival per 15 minutes                     | 04                | 04                | 04                |
| Departure per 15 minutes                   | 04                | 04                | 04                |
| <b>APRON CAPACITY</b>                      | 15                | 15                | 15                |
| <b>TERMINAL</b>                            |                   |                   |                   |
| Paxs flow Arrival/Departure per 60 minutes | 1.600             | 1.600             | 1.600             |
| Arr/Dep per 60 minutes Non-Schengen        | 1.100             | 1.100             | 1.100             |

Tabela IV - capacidade do Aeroporto do Funchal. Fonte: *Slots* Coordination Portugal

O Aeroporto do Funchal está limitado número de movimentos entre as 00h00 e as 06h00 regido pela portaria 69/2007 de 13 de Julho.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/madeira/capacity/Pages/default.aspx> - Regulamento geral do Ruído em anexo. A portaria 69/2007 de 13 de Julho, restringe as operações entre as 00h00 e as 06h00 a um número de movimentos 80 movimentos semanais, sendo que diariamente não pode ultrapassar os 31 movimentos. A exceção prende-se com as épocas festivas, como o Natal, Fim de ano, Páscoa e Festa da Flor, neste período o número de movimentos semanais é de 134, e o máximo estipulado para movimentos diários é de 52 movimentos.

### Aeroporto de Ponta Delgada:

|                                    | Winter 2012 (W12) | Summer 2013 (S13) | Winter 2013 (W13) |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>RUNWAY</b>                      |                   |                   |                   |
| Total per 60 minutes               | 14                | 14                | 14                |
| Arrival per 60 minutes             | 08                | 08                | 08                |
| Departure per 60 minutes           | 06                | 06                | 06                |
| Total per 15 minutes               | 03                | 03                | 03                |
| Arrival per 15 minutes             | 03                | 03                | 03                |
| Departure per 15 minutes           | 03                | 03                | 03                |
| <b>APRON CAPACITY</b>              | 14                | 14                | 14                |
| <b>TERMINAL</b>                    |                   |                   |                   |
| Paxs flow Arrival per 60 minutes   | 900               | 900               | 900               |
| Paxs flow Departure per 60 minutes | 720               | 720               | 720               |
| Non-schengen                       | 400               | 400               | 400               |

Tabela V - Capacidade do Aeroporto de Ponta Delgada. Fonte: *Slots Coordination Portugal*<sup>19</sup>

O Aeroporto de Ponta Delgada encerra entre as 00h00 e as 06h00 hora local.

---

<sup>19</sup> <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/pontadelgada/capacity/Pages/default.aspx>  
 Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

O regulamento Europeu para atribuição das faixas horárias vigente é o regulamento 793/2004 do Parlamento e do Conselho, o mesmo tinha alterado o regulamento CEE 95/93 do Conselho, que outrora já tinha sofrido algumas emendas.

A legislação nacional vigente remete para o DL 109/2008 de 26 de Junho, que diz respeito à atribuição dos Aeroportos Portugueses coordenados.

Decreto de Lei 293/2003 de 19 de Novembro estabelece as regras e os procedimentos relativos às restrições de operação relacionados com o ruído nos aeroportos.

Portaria 303-A/2004 de 22 de Março. Introduce restrições de operação relacionadas com o ruído estabelecidas para o Aeroporto de Lisboa.

A portaria 259/2005 de 16 de Março, que procede a algumas alterações e revogação de alguns números da portaria 303-A/2004 de 22 de Março.

A ANA SA é a entidade responsável pela gestão, operação e desenvolvimentos dos aeroportos de Lisboa, Porto, Ponta Delgada, Santa Maria e Flores.

## **V.2 Por que existe a atribuição de *slots*?**

Para poder atribuir uma faixa horária a cada companhia, de modo a que o aeroporto seja eficiente e possa existir uma minimização de ineficiência e injustiças, a distribuição deve ser justa, transparente e não discriminatória.

## **Capítulo VI – Procedimento**

## VI.1 Funcionamento do pedido de *slots*

O pedido de *slots* aeroportuários é realizado através das *Worldwide Scheduling Guidelines* (WSG), inicialmente publicadas pela IATA, que é um fórum que permite facilitar o planeamento de operações nos aeroportos de nível 2 (dois) e 3 (três) e a gestão aeroportuária. A WSG são procedimentos internacionais, sendo que as entidades envolvidas nas *Worldwide Scheduling Guidelines* são a IATA, as companhias aéreas, e os órgãos de gestão aeroportuária de todo o mundo.

De acordo com a IATA, as normas apresentadas resultam na melhor prática desenvolvida para coordenar os *slots*, contudo também adverte que não é a solução para o problema de falta de capacidade aeroportuária.<sup>20</sup>

O documento *Worldwide Scheduling Guidelines* é revisto periodicamente por cada entidade gestora de *slots* de aeroportos coordenados. As reuniões anuais ou conferências de *slots* servem para acordar os *slots* disponibilizados para cada transportadora em cada país. Embora sejam documentos para serem estabelecidos mundialmente, cada país adapta os documentos à sua realidade.

As *Worldwide Scheduling Guidelines* são supervisionadas por um grupo criado pela IATA, de maneira a obter transparência no procedimento, designado por *Joint Slots Advisory Group* (JSAG), também composto por companhias aéreas e coordenadores aeroportuários.

A nível da Comunidade Europeia, o acesso a um aeroporto coordenado só é possível mediante a atribuição de uma faixa horária, de acordo com o Regulamento CEE nº 95/93 do Conselho, de 21 de Abril alterada pelo Regulamento 793/2004 do Parlamento Europeu do Conselho.

E a atribuição das faixas é feita nos termos do artigo 8º do Regulamento 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, sendo atribuídos por um coordenador num aeroporto de

---

<sup>20</sup> <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf> - página 8, ponto 1.1.2

nível três a uma companhia aérea ou a outro operador. Esta atribuição deve ser anterior ao início da operação, com a excepção dos voos estatais, humanitários ou em aterragem de urgência.

De acordo com o artigo 8º do presente Regulamento, estabelecem-se algumas prioridades nomeadamente no que diz respeito à atribuição de faixas horárias, isto é, a sua precedência histórica.

Para que uma determinada companhia aérea tenha acesso ao mesmo *slots* na época seguinte, terá que cumprir pelo menos 80% dos voos operados no *slots* que lhe fora atribuído na época presente, de acordo com o artigo 8º/1 e 2 do Regulamento 793/2004.

Caso a companhia aérea cumpra no mínimo 80% (oitenta por cento) da série de *slots*, é-lhe garantido o direito a usufruir da mesma faixa horária na época seguinte. Os *slots* atribuídos não são um direito de propriedade real das transportadoras, são sim um empréstimo. Se as transportadoras não utilizarem as faixas horárias de forma devida terão que devolvê-las, para que as mesmas voltem a entrar na reserva. Desta forma, outras companhias poderão usufruir das mesmas. O objectivo da coordenação de faixas horárias passa pelo problema de capacidade de cada aeroporto assim com pela maximização dos espaços.

Os *slots* históricos ou habitualmente conhecidos por *grandfather rights*, têm prioridade sobre novos pedidos de transportadoras, e os *slots* não podem ser retirados das transportadoras já em uso, com a excepção de má utilização por parte das transportadoras.

O coordenador para além dos *slots* atribuídos às companhias regulares poderá atribuir faixas isoladas para qualquer tipo de aviação, restando para esse efeito *slots* atribuídos a novos operadores – artigo 10º do Regulamento 793/2004.

Uma companhia que detenha *slots* pode, contudo, transferi-las ou trocá-las com outras transportadoras, mas deve informar o coordenador. Só após confirmação deste é que as poderá transferir.

As companhias aéreas detêm os *slots* por um determinado período. Caso não os utilize ou decida não utilizá-los, no final da época devolve-os. Não fica detentora dos mesmos, ou seja o Regulamento 793/2004 estabelece que os *slots* são um direito que as companhias aérea

têm para utilizar as infra estruturas aeroportuárias necessárias para poderem operar e não uma propriedade de cada companhia aérea – artigo 2º.

Algumas faixas horárias estão reservadas a obrigações de serviço público, o que faz com que não entrem no procedimento normal de pedido de *slots*. Existem sim concursos públicos para o preenchimento desses percursos. Os Estados Membros podem reservar num aeroporto coordenado as faixas horárias necessárias para as operações previstas nessa rota – artigo 9º do Regulamento 793/2004.

As reuniões IATA (*IATA Slots Conference*) são um fórum organizado pela IATA de forma a facilitar o planeamento de operações nos aeroportos de nível 2 e 3 e que acontecem duas vezes por ano para as estações de Verão

Cada conferência é relativa apenas a uma estação IATA. Isto significa, por exemplo, que na passada conferência de Junho 2013 foram coordenados os *slots* referentes à estação de Inverno de 2013, que começará apenas no próximo Outubro. Na conferência que se realizará em Novembro de 2013 serão coordenados os *slots* referentes à estação de Verão de 2014.

Ter participado ou não na conferência de Junho não obriga ou impede uma companhia de operar no próximo Inverno. Da mesma forma que se uma companhia decidir iniciar a sua operação para um dos aeroportos coordenados ou facilitados ainda neste Verão S13 (época 2013) pode fazê-lo sem ter participado na conferência relativa a esta estação que decorreu em Novembro último. Relativamente aos *slots* aeroportuários é sempre possível um operador entrar em contacto com a coordenação de *Slots* e fazer o seu pedido, que será analisado de acordo com a capacidade disponível no momento de forma a ser-lhe atribuído o *slots* pedido ou ser-lhe feita uma oferta o mais próxima possível.

A coordenação de *slots* é realizada de acordo com o seguinte calendário:

| ACTIVIDADE                                                                                       | Datas típicas                                                     | Verão de 2014<br>Estação do ano<br>SC/133 | Inverno de 2014/15<br>Estação do ano<br>SC/134 | Verão de 2015<br>Estação do ano<br>SC/135 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Prazo SHL                                                                                        | SC -59 days                                                       | 16 Sep 2013                               | 14 Apr 2014                                    | 15 Sep 2014                               |
| Prazo Acordado para Históricas                                                                   | SC -42 days                                                       | 3 Oct 2013                                | 1 May 2014                                     | 2 Oct 2014                                |
| Confirmação dos parâmetros e detalhes de coordenação finais da capacidade disponível             | SC -42 days                                                       | O mais tardar a 3 Oct 2013                | O mais tardar a 1 May 2014                     | O mais tardar a 2 Oct 2014                |
| Prazo Inicial para Submissão                                                                     | SC -35 days                                                       | 10 Oct 2013                               | 8 May 2014                                     | 9 Oct 2014                                |
| Calendário de reuniões aberto para os coordenadores agendarem reuniões com as companhias aéreas  | SC -16 days                                                       | 29 Oct 2013                               | 27 May 2014                                    | 28 Oct 2014                               |
| Prazo SAL                                                                                        | SC -14 days                                                       | O mais tardar a 31 Oct 2013               | O mais tardar a 29 May 2014                    | O mais tardar a 30 Oct 2014               |
| Calendários de reuniões aberto para as companhias aéreas agendarem reuniões com os coordenadores | SC -13 days                                                       | 1 Nov 2013                                | 30 May 2014                                    | 31 Oct 2014                               |
| Conferência de Slots da IATA (SC, IATA Slot Conference)                                          | Opens mid-November (summer) and mid-June (winter)                 | 14-17 Nov 2013                            | 10-12 Jun 2014                                 | 11-14 Nov 2014                            |
| Prazo para Devolução de Slots                                                                    | 15 January (summer) and 15 August (winter)                        | 15 Jan 2014                               | 15 Aug 2014                                    | 15 Jan 2015                               |
| Data de Referência das Históricas                                                                | 31 January (summer) and 31 August (winter)                        | 31 Jan 2014                               | 31 Aug 2014                                    | 31 Jan 2015                               |
| Início da Estação do Ano                                                                         | Last Sunday in March (summer) And Last Sunday in October (winter) | 30 Mar 2014                               | 26 Oct 2014                                    | 29 Mar 2015                               |

Tabela VI - Calendário das Actividades de Coordenação – IATA<sup>21</sup>

<sup>21</sup> [www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf](http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf) - página 3

## **Capítulo VII – Desenvolvimento do Regulamento 793/2004**

## **VII.1 Regulamento 739/2004**

Artigo 1º remonta à regulação aplicável aos aeroportos comunitários.

Artigo 2º Determina o significado de faixa horária, qualifica novos operadores, transportadora aérea e tipos de aeroportos (coordenados, horários facilitados). Qualifica também os voos privados das empresas.

Uma transportadora pode ser considerada como novo operador se obedecer a um dos seguintes critérios:

- Caso disponha de menos de cinco faixas nesse mesmo aeroporto e dia, ou;
- Se existirem no máximo duas outras transportadoras a realizar o mesmo trajecto pretendido e que seja no mesmo dia. Se for aceite, não poderá ter mais de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto nesse mesmo dia, ou;
- Uma transportadora que faça o pedido de *slots*, e que não exista nenhuma outra companhia que faça esse percurso nesse dia entre esses aeroportos, e caso seja aceite não poderá ter mais de 5 (cinco) faixas horárias para esse serviço.

Uma companhia aérea que tenha mais de cinco por cento do total de faixas horárias disponíveis num dado dia e num dado aeroporto, ou mais de quatro por cento do total de faixas horárias disponíveis nesse dia num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte, não é considerado novo operador – artigo 2º/b, iii) parte final.

As transportadoras aéreas deverão ser titulares de uma licença de exploração válida, antes que comece cada época IATA, se não dispuserem de uma licença válida não poderão operar na época seguinte, e nos aeroportos coordenados é sempre obrigatório que tenham faixas horárias, a excepção são as emergências, voos estatais e humanitários.

As faixas horárias quando são pedidas em séries significam que são pelo menos cinco faixas horárias pedidas para um período de programação regularmente à mesma hora no mesmo dia de semana.

Caso um aeroporto demonstre ter problemas de capacidade durante pelo menos um período de programação, o estrado membro deve garantir que será atribuído a designação de

aeroporto coordenado caso as limitações sejam graves e não possam ser evitados atrasos importantes no aeroporto e não existir qualquer possibilidade de resolver os problemas a curto prazo.

Em Portugal o Estado nomeou a Ana Aeroportos S.A. como coordenador facilitador, e este mesmo coordenador facilitador deve garantir que actua de forma independente, imparcial e não discriminatória. Esta participa nas conferências internacionais e aconselha outros horários quando alguns não são possíveis. É o coordenador o único responsável pela atribuição de faixas horárias, e deve também fiscalizar as operações das transportadoras aéreas para saber se estas estão conformes com os horários atribuídos. O Procedimento é feito em cooperação com a entidade gestora do aeroporto e com as autoridades de controlo de tráfego aéreo.

O artigo 4º trata também das funções do coordenador e facilitador de horários. Como coordenador, é responsável pela atribuição de *slots* (de acordo com o respectivo regulamento), em caso de urgência pode atribuir *slots* fora de horas de expediente.

Como facilitador poderá propor diferentes horários, na existência de horários incompatíveis -art4º/7 do regulamento 793/2004.

O coordenador é também responsável pela fiscalização de todas as operações a que forem atribuídas os *slots*. Fiscaliza para que assim possa contabilizar o número de *slots* efectivamente utilizados para contagem na próxima atribuição de faixas horárias.

O coordenador deve também fornecer às companhias os *slots* históricos, pedidos iniciais, *slots* pendentes, *slots* disponíveis e quais os critérios utilizados na sua atribuição - artigo 4º/8 do regulamento 793/2004.

Deverá existir um comité de coordenação, estabelecido pelo artigo 5º do regulamento 793/2004, no qual podem participar as transportadoras aéreas que utilizam os aeroportos regularmente, a entidade gestora do aeroporto, autoridades competentes de controlo de tráfego aéreo e representantes da aviação geral, que utilizem regularmente o aeroporto.

O comité de Coordenação consiste em fazer prestar ou aconselhar o coordenador e/ou o Estado-membro relativamente a- artigo 5º/1 do Regulamento 793/2004:

- Aumento de capacidade do aeroporto/melhoramento de utilização

- Parâmetros de coordenação
- Métodos de Fiscalização das faixas horárias
- Orientações locais
- Melhoria das condições de tráfego
- Dificuldades encontradas pelos novos operadores
- Questões de capacidade aeroportuária

Cada Estado – Membro é responsável e deve definir os parâmetros para atribuição de faixas horárias, deve fazê-lo duas vezes por ano, baseando-se no tráfego aéreo e no congestionamento, e fornecê-los antes da atribuição inicial de faixas horárias – artigo 6º do Regulamento 793/2004.

Todas as transportadoras que tenham intenção de operar terão que fornecer todas as informações que o facilitador de horários pedir e especificar se beneficiam ou não de estatuto de novo operador. As informações devem ser apresentadas num âmbito de boa-fé, sem falsas declarações. Caso a transportadora não dê a devida informação, o coordenador guarda o direito de não considerar o pedido da transportadora - Artigo 7º relativo às informações a fornecer ao facilitador de horários e ao coordenador.

As faixas horárias são atribuídas a partir da reserva às transportadoras, após esse período são devolvidas à reserva. Se uma transportadora utilizar pelo menos oitenta por cento das séries de faixas horárias, é-lhe conferido o direito à mesma série de faixas horárias no próximo período de programação equivalente. E se uma transportadora pedir uma determinada faixa horária e não for possível ser-lhe concedida, o coordenador informa a transportadora sugerindo as opções alternativas - Artigo 8º, relativo ao procedimento de atribuição de faixas horárias.

As faixas horárias podem ser transferidas ou trocadas entre transportadoras aéreas, ou dentro da mesma transportadora aérea. Contudo as transportadoras têm que informar primeiro o coordenador, e só depois de receberem uma confirmação expressa é que podem proceder à mobilidade de faixas horárias.

Dão-se os casos possíveis - Artigo 8ºA relativo à mobilidade de faixas horárias:

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

- Um transportador que tenha ganho um concurso de serviço público, só pode transferir a faixa horária num período de programação equivalente caso se dê uma transferência entre sociedade-mãe e as suas filiais, ou entre filiais da mesma sociedade, não o pode fazer duas vezes. A excepção dá-se quando se trata de uma aquisição legalmente autorizada das actividades de uma empresa falida.
- Se se der o caso de um novo operador ganhar um concurso público para operar (se for considerado como novo operador pelo artigo 2º/b i) e ii), não poderá transferir para outra ligação como previsto na alínea a) do número 1 do artigo 8ºA durante dois períodos de programação de horários equivalentes.
- Se a um novo operador for atribuída a prestação de um serviço público, não as pode transferir entre transportadoras aéreas durante dois períodos de programação horária equivalente, com uma excepção, o melhoramento de horários em relação ao inicialmente adquirido.

O direito a ter uma série de faixas (concedidas pelo artigo 2º) não concede às companhias aéreas o direito de pedir indemnização caso o Estado entenda que uma determinada transportadora deve alterar a sua faixa. O Regulamento 793/2004 não prejudica a faculdade de as autoridades públicas assim o exigirem - Artigo 8º B, relativo à exclusão dos pedidos de indemnização.

Caso sejam impostas obrigações de serviço público, nos termos do artigo 4º do Regulamento CEE 2408/92, os Estados Membros podem reservar nos aeroportos coordenados as faixas aéreas necessárias para as operações nessa rota. Caso não sejam utilizadas, essas faixas regressam à reserva, e/ou, ficam reservadas para outra rota de obrigação pública. Muito embora as companhias que efectuem o serviço público também usufruam de *slots*, existe um número reservado para esse fim, ficando protegido o interesse público - Artigo 9º é relativo às obrigações de serviço público.

A Reserva de faixas horárias realiza-se, caso não se verifique o artigo 8º/2 e 4 bem como o artigo 3º/3. O artigo 8º/2 caso a transportadora não utilize uma série de faixas para a

exploração de serviços regulares e caso a transportadora não utilize no mínimo oitenta por cento das faixas que lhe forem atribuídas

E de acordo com o artigo 3º/3 do Regulamento 793/2004, toda a nova capacidade que for encontrada, isto é, cada Estado Membro deve fazer uma análise extensiva de capacidade nos aeroportos que não foram designados ou nos aeroportos com horários facilitados de maneira a encontrar novas faixas horárias.

Caso uma transportadora não realize no mínimo oitenta por cento dos voos, por culpa não lhe imputável, a mesma terá que provar a sua inculpabilidade. Caso se tratem de circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado à imobilização da aeronave geralmente tida para o serviço aéreo em causa, ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo, a perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, a interrupções, a dificuldades financeiras graves de transportadora aérea em causa, que tenha a concessão de uma licença temporária enquanto aguardam a reestruturação financeira da transportadora, ou mesmo acções judiciais, esses dados não serão contabilizados para a contagem.

As faixas aéreas colocadas em reserva serão distribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes, cinquenta por cento dessas faixas em reserva devem ser atribuídas a novos operadores, a não ser que os pedidos apresentados por novos operadores sejam menos de cinquenta por cento. O coordenador tratará esses pedidos de novos operadores com equidade. Se um novo operador recusar uma série de faixas antes ou depois da que lhe tenha sido proposta, deixará de ser considerado como novo operador para esse período de programação - Artigo 10º Reserva de faixas horárias.

O Regulamento 793/2004 também trata de questões relacionadas com a discriminação, caso se verifiquem, os Estados Membros podem tomar medidas como a suspensão total ou parcial do Regulamento às transportadoras ou transportadora desse país terceiro, de forma a pôr fim ao tratamento discriminatório – artigo 12º relativo a Relações com países terceiros.

Caso não seja atribuída uma faixa horária a uma companhia aérea, o plano de voo pode ser recusado - O artigo 14º é relativo à execução.

Se a empresa não é titular de licença de exploração ou equivalente até 31 de Janeiro (período para o programa de Verão) ou 31 de Agosto (período para o programa de Inverno), o coordenador retirará a série de faixas horárias provisoriamente atribuídas e colocá-las-á na reserva – artigo 14º/3.

Caso a transportadora receba uma faixa horária na sequência do número 1, alínea c), do artigo 8ºA, contudo não as utilize como previsto, o coordenador retira as séries de faixas horárias.

Se a transportadora não utilizar no mínimo oitenta por cento (80%) definidos no artigo 8º/2, o coordenador poderá retirar séries de *slots*. E caso ocorra um determinado período de tempo sem utilização de vinte por cento (20%) das faixas horárias, o coordenador pode retirar as mesmas - Artigo 14º/6 alínea a) e b).

Se as transportadoras utilizarem repetidamente e intencionalmente outros horários que não aquele que lhes for atribuído, e que com isso resultam prejuízos para as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo, perdem o estatuto referido no artigo 8º/2 ou seja a precedência histórica. O coordenador pode retirar os *slots* até ao termo do período de programação de horários.

Relativamente ao artigo 9º onde descreve que existem obrigações de serviço público, a partir do aeroporto de Lisboa, estão garantidos os seguintes trajectos<sup>22</sup>:

Subsídio ao preço do bilhete:

- Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa
- Lisboa/Terceira/Lisboa
- Lisboa/Horta/Lisboa
- Funchal/Ponta Delgada/Funchal
- Porto/Ponta Delgada/ Porto
- Lisboa/Santa Maria/Lisboa

---

<sup>22</sup><http://www.inac.pt/vPT/Generico/RegEconomica/ObrigacoesServicoPublico/Paginas/ObrigacoesdeServicoPublico.aspx>

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

- Lisboa/Pico/Lisboa
- Porto/Terceira/Porto

Compensação financeira a atribuir às transportadoras aéreas:

- Funchal/Porto Santo/Funchal

## **Capítulo VIII - Legislação Nacional**

Após o regulamento 95/93 do Conselho (que já fora alterado), que estabelece as principais regras na atribuição de *slots*, coube ao Estado analisar e atribuir as designações de cada aeroporto, sendo que desta forma impede que determinada companhia possa aterrar a sua aeronave sem *slots* previsto. Cabe também ao Estado elaborar um Decreto-lei que com base nos regulamentos adapte à legislação as condições apresentadas em território Nacional.

Como tal, através do Decreto-lei 109/2008, de 26 de Junho, o Estado nomeia a Ana Aeroportos de Portugal, S.A. como a entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de *slots*.

Estabelece o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), como entidade reguladora do sector da aviação civil, e como organismo responsável pela fiscalização da gestão do processo de atribuição de faixas horárias.

É criada uma taxa que permita cobrir a prestação do serviço das faixas horárias que fora criada juntamente com as taxas de aterragem e descolagem.

A taxa é cobrada da seguinte forma: 50% pelas entidades gestoras de aeroportos coordenados ou facilitados, e os outros 50% pelas transportadoras ou operadores aéreos que operem nos aeroportos coordenados e facilitados.

O DL 109/2008 de 26 de Junho também tem programada a revisão da designação dos aeroportos coordenados e com horários facilitados.

O DL 109/2008 de 26 de Junho institui o Comité de Coordenação como órgão consultivo coordenador, nos aeroportos coordenados, estando de acordo com o Regulamento 95/93, do Conselho alterado pelo Regulamento (CEE) número 793/2004 do Parlamento e do Conselho, de 21 de Abril.

O DL 109/2008 toma atenção à aplicação do DL 52/2003 de 25 de Março atendendo às dificuldades de aplicação no que diz respeito às contra-ordenações e já fora alterado pelo DL 208/2004 de 19 de Agosto relativamente às contra ordenações.

O DL 109/2008 revoga o DL 52/2003 e revoga também o artigo 15º do DL 208/2004.

Compete ao INAC a supervisão e fiscalização do processo de atribuição de faixas horárias e a fiscalização da sua utilização por parte das transportadoras aéreas, de acordo com o artigo 8º/1 do DL 109/2008 de 26 de Junho.

Relativamente às contra-ordenações, cabe ao INAC atribuí-las. As mesmas são distinguidas em Muito graves (artigo 9º/1 do DL 109/2009 de 26 de Junho) e Graves (artigo 9º/2 do DL 109/2009 de 26 de Junho), remetendo para a aprovação do DL 10/2004 de 9 de Janeiro.

### **VIII.1 Decreto-lei 10/2004 de 09 de Janeiro**

Relativamente às contra ordenações, uma vez que compete ao INAC a fiscalização, tanto das transportadoras aéreas como da entidade coordenadora (ANA Aeroportos, SA; ANAM), poderão incorrer em incumprimentos, como tal poderão ser sancionadas.

O artigo 9º do Decreto-Lei 10/2004 adapta o regime geral das contra ordenações aprovadas pelo Decreto-Lei 433/82 de 27 de Outubro com as alterações pelos Decreto-Lei 356/89 de 17 de Outubro e 244/95 de 14 de Setembro e pela lei 109/2001 de 24 de Dezembro.

Este regime específico responsabiliza factos praticados em nome ou por conta de outrem, estabelecendo as diferenças entre contra ordenações leves, muito graves e graves, onde a coima varia em função do grau de culpa.

Este diploma diz respeito a um regime específico de contra ordenações aeronáuticas civis e compete ao INAC instaurar, instruir e decidir os processos de contra ordenação da sua competência e quais as coimas e sanções a aplicar.

Uma contra ordenação aeronáutica civil é todo o facto ilícito e censurável que preenche um tipo legal correspondente à violação de disposições legais relativas à aviação civil, para o qual se comine uma coima, de acordo com o artigo 1º do Decreto – Lei 10/2004 de 9 de Janeiro.

As contra ordenações alvo no Decreto-Lei em causa aplicam-se a todas as aeronaves que se encontrem em território português, independentemente de terem registo em Portugal ou não, a bordo de aeronaves registadas no Estado Português e também a bordo de aeronave com ou sem tripulação se alugada a operador com sede em Portugal.

A excepção do diploma das contra ordenações é relativamente às aeronaves do Estado, isto é, serviços militares, aduaneiros e policiais.

Para que o INAC possa determinar o tipo de coima, terá que ter atenção a determinados requisitos, são eles<sup>23</sup>:

---

<sup>23</sup> Artigo 6º/2 do Decreto-Lei 10/2004 de 09 de Janeiro  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

- a) O perigo ou dano causado
- b) Se a infracção é ocasional ou reiterada
- c) Se existem actos de forma a oculta factos ou dificultar a descoberta da infracção
- d) Se na existência da infracção o agente tente reparar danos

As contra ordenações serão consideradas graves caso se verifique o incumprimento de instruções ou mandados legítimos da parte do INAC.

Contudo se mesmo após a recepção de instruções por parte do INAC, a companhia mantiver a postura de incumprimento à contra-ordenação aplica-se uma coima correspondente à contra-ordenação muito grave - artigo 7º/1 do Decreto-Lei 10/2004 de 09 de Janeiro.

Os montantes das coimas encontram-se descriminados no artigo 9º do Decreto-Lei 10/2004 (em anexo).

### **VIII.2 Decreto-Lei 293/2003**

Para além dos contributos enunciados para a aplicação de *slots*, existem outros factores que influenciam as faixas horárias. Um deles é o ruído, uma vez que não é permitido realizar ruído a partir de determinado período diário. O que faz com que os horários disponíveis, para pedido de *slots* seja inferior.

A legislação Portuguesa que estabelece parâmetros de ruído encontra-se no Decreto-Lei 293/2003 e Portarias 303-A/2004 e 259/2005, que contribui para impedir que o ambiente sonoro agrave, e tiveram como base a directiva número 2002/30CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Março.

Na hipótese de não se dar o respeito pelo Decreto-Lei, a consequência será a atribuição de sanções pecuniárias.

As excepções relacionam-se com aeronaves do Estado, voos de Emergência, bombeiros e de Chefes de Estado.

A portaria 303/2005 estabelece para o aeroporto de Lisboa, restrições entre as 00h00 e as 06h00 de um limite total de 91 movimentos aéreos semanais.

## **Capítulo IX – Air Traffic Control *Slots***

### **IX.1 Air Traffic Control Slots**

Os *slots* são horários estimados que estão sempre dependentes e que trabalham em interligação com as capacidades do espaço aéreo envolvente. O aeroporto tem um espaço aéreo envolvente, e tem um sector de aproximação. Se a capacidade do espaço aéreo for limitada, por muita expansão que se pretenda fazer ao aeroporto em termos de placas de estacionamento, aumentar a capacidade do aeroporto, toda ela tem que ser conjugada com a melhoria do espaço aéreo. Por exemplo, a melhoria do espaço aéreo de Lisboa, que envolve o aeroporto, tem os constrangimentos de existirem bases militares e outros aeródromos, que face ao número de aeronaves que voam à volta, limita a capacidade de quem está a controlar o tráfego de aproximação ao aeroporto de Lisboa. Por exemplo a base aérea de Sintra, do Montijo, de Alverca, o aeródromo de Cascais, e todo o tráfego estranho ao aeroporto de Lisboa, que faz diminuir a capacidade do aeroporto de Lisboa. Se só existisse o aeroporto de Lisboa, Lisboa tinha um espaço aéreo maior, e permitiria que tivesse mais capacidade, logo mais tráfego. Ou seja, tanto o espaço aéreo como a capacidade aeroportuária complementam-se.

No que se refere à capacidade aeroportuária tem que ver também com a rapidez com que o serviço é prestado ao aeroporto, em termos de handling (capacidade de fornecimento de alimentos, combustível, etc, a bordo, capacidade de gerir o tráfego das placas (por exemplo, o tráfego que chega tem que estar pronto em 40 minutos). Quanto menos tempo a rotação de uma aeronave, maior é a capacidade do aeroporto.

Como tal, não basta que haja a construção de placas, uma vez que podem existir placas e mangas de acesso aos aviões, mas se o serviço for muito lento, faz com que aumente o tempo de permanência da aeronave no chão, portanto como tal vão diminuir o número de *slots*. Os *slots* vão ser maiores para os outros operadores.

Quanto mais expedito for o aeroporto e mais automatizados forem os serviços prestados, maior é a capacidade do aeroporto.

Outra questão que condiciona a utilização do aeroporto é o número de pistas. A maior parte dos aeroportos, com muito movimento, optam por ter duas pistas uma para aterrar e outra para descolar. Porque se estiverem muitos aviões a aterrar e a descolar, penalizam-se os

que estão no chão, aumentando o número de aeronaves que vão descolar, uma vez que enquanto aterra uma aeronave, tem que estar outro avião pronto para descolar. O que cria condicionantes à utilização do aeroporto.

Os *slots* atc variam sempre em função de:

- Espaço aéreo envolvente
- De toda a gestão aeroportuária (ser expedito ou não).

No que se refere ao espaço aéreo, os *slots* funcionam também com outras questões:

- Condições meteorológicas
- Greves (eventualmente)
- O caso do vulcão (Islândia 2011)
- Se houver um tipo de nuvens perigosas que criem instabilidade, faz com que o número de aeronaves que possa sobrevoar naquele espaço aéreo reduza. O Aeroporto pode continuar com capacidade, mas o espaço aéreo onde normalmente podem sobrevoar 38 (trinta e oito) aviões (espaço aéreo de Lisboa), reduz para 30 (trinta) ou 25 (vinte e cinco).
- Restrições a nível de segurança nacional (ex. visitas chefes de estado)
- Exercícios aéreos

Há uma grande envolvente que condiciona os diversos sectores.

Por exemplo, um voo que tenha uma rota Lisboa Paris, se em determinado momento existir actividade militar a meio da rota, em Espanha, os *slots* serão aplicados em todos os sectores até Paris. Não é condicionado em Portugal, mas essa condicionante faz com que o aeroporto em Portugal diminua a sua capacidade, uma vez que tem aviões estacionados a ocupar um espaço que deveria ter uma determinada rotação.

Em todos os países existe um *Flow Management*, que é a gestão dos fluxos de tráfego, onde as companhias depositam planos de voo, e estes entram num sistema automático, que em Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

função do número de planos de voo existente, serão distribuídos pelas horas do dia. Imaginando que existem 300 (trezentos) planos de voo entre as 09h00 e as 10h00, mas entre as 10h00 e as 11h00 só existem 100 (cem) planos de voo. O sistema vai colocar 150 (cento e cinquenta) desses planos de voo, e vai passá-los para aquela hora. Há uma linha vermelha e uma linha verde, e o sistema *Flow Management* diz qual a melhor hora para que o avião possa voar.

Esta gestão cria os **slots**, a nível do espaço aéreo. Cada gestor que está nesse sistema, atribui uma determinada hora. As companhias aéreas normalmente têm a sua operação regular, que funcionam naquele horário e só é alterado se houver problemas de mau tempo, problemas de espaço aéreo em rota, no destino. Imaginando que existe um avião que pretenda ir para Paris. Se não for operador regular, irá ser penalizado. O sistema atribui uma hora sobre o qual o avião possa descolar para não ter que sobrecarregar determinada hora. Imaginando que a companhia aérea queria descolar às 10h00, e como existem muitos voos naquela hora, o sistema diz que a transportadora não pode descolar naquela hora, mas sim às 10h55. Aqui é aplicado um *slots* para que tenha que descolar naquela hora de forma a não coincidir com a carga de tráfego no momento, isto é, com os voos regulares.

Por sua vez em **slots aeroportuário** uma companhia aérea, quer operar em Lisboa. Tem que fazer um pedido à ANA Aeroportos S.A., e esse *slot* é-lhe concedido. A transportadora apresenta um plano de voo à NAV, com autorização para operar das 14h00 às 15h00 (é negociado anualmente nas reuniões IATA), contudo por algum motivo a NAV não autoriza a descolar àquela hora, ou seja atribui um *slots*. Para a NAV, um *slot* é uma penalização do voo. As companhias estabelecem os seus horários consoante a disponibilidade no momento.

Uma companhia aérea opera um voo regular, que sai todos os dias a determinada hora. A companhia consegue cumprir os horários todos os dias, mas haverá um dia, que por qualquer razão recebe um *SLOT* através do Eurocontrol, é-lhe atribuído internacionalmente (os planos de voo são depositados internacionalmente no mesmo local). Se a companhia for informada que não pode descolar à hora prevista, mas 15min mais tarde. Isso é uma penalização (um *slot*), nesse dia. No dia seguinte, se não houver nada contra, a companhia opera à hora estabelecida em plano de voo regular.

**Slots aeroportuário** é a autorização que é necessária para determinada companhia poder operar em determinado aeroporto. A empresa gestora de *slots* aeroportuários, terá que trabalhar consoante a sua capacidade/disponibilidade do aeroporto. No aeroporto de Lisboa existe tráfego elevado entre as 09h00 e as 10h00, por exemplo. Se uma transportadora quiser operar em Lisboa, atribuir-se-á um determinado *slot* aeroportuário, a transportadora negocia com o coordenador aeroportuário que gere o aeroporto uma porta/um *slot* com que possa operar sem constrangimentos. Depois existem os **slots de espaço aéreo**. Imaginando que essa transportadora possa operar a partir das 10h00, mas se infelizmente a partir das 10h00 existem sempre problemas na rota, actividades que condicionem o voo, o avião pode estar preparado para sair, com os motores ligados, mas pode surgir um *slot*, de meia hora ou mais. O **slot** pode ser pela origem, pela rota ou pelo destino. O seu atraso pode ser, porque à hora que irá sobrevoar Madrid existem diversos aviões a sobrevoar, entre outros exemplos.

Os planos de voo são enviados para Bruxelas, onde são processados. Às vezes o avião sabe que tem determinado *slot*, pode voar, mas sabe que tem que ficar no ar, o que as companhias não querem, porque é uma grande despesa. Um *slot* é uma penalização em rota. Pode ser de meia hora, ou de algumas horas.

Como exemplo de motivo pelos quais pode ser atribuído um *slot* atc pode ser um acidente na pista, aviões que estejam no ar e podem divergir. Existe sempre um aeroporto divergente. O combustível colocado no avião, tem isso em atenção.

Pode surgir um *slot* também por outros motivos, um passageiro que não tenha aparecido, mas as malas já tinham entrado no porão do avião, como tal tem que se retirar as malas; A tripulação não comparece; No caso de avaria, fazer uma vistoria ao avião.

Os **slots**, podem ser de espaço aéreo ou aeroportuário, mas acabam por se complementar. Só que uma vez que seja aplicado um *slots* pelo espaço aéreo, o avião só descola com autorização do Controlo de Tráfego Aéreo, dependendo de alguns factores. Imaginando que há um passageiro que se atrasa e o controlo de tráfego aéreo diz que o avião tem que descolar até às 10h05. Se o avião não conseguir descolar às 10h05, o controlo de tráfego aéreo vai aplicar um *slot*, porque perdeu o anterior. E pode acontecer que uma vez não

saindo às 10h05, só possa sair às 12h. Isto é um *slot* de controlo, provocado por um atraso aeroportuário, ou seja tudo está interligado. Mas uns são diferentes dos outros. Um *slot* aeroportuário tem que ver sempre com capacidade aeroportuária. Para o Controlo de Tráfego Aéreo já não é *slot*, é um atraso à hora do plano de voo.

A capacidade do aeroporto de Lisboa é de 38 (trinta e oito) aviões por hora. Tudo o que for acima disto não tem lugar, portanto o que vai acontecer a partir daí é um *slot*. A nível do espaço aéreo, tem muitas condicionantes – factores externos, movimentos. Contudo os 38 (trinta e oito) aviões que podem sobrevoar o espaço aéreo de Lisboa, não significa que todos se dirijam para o aeroporto de Lisboa, podem sobrevoar em determinada hora pelo espaço aéreo de Lisboa mas dirigirem-se para o aeródromo de Tires, Alverca, Montijo ou Sintra. Por muito que o aeroporto de Lisboa queira aumentar a sua capacidade, ela está sempre dependente do espaço aéreo envolvente.

O *slot* aeroportuário significa a “porta” para uma determinada companhia poder utilizar o aeroporto. A companhia negociava que gostava de operar diariamente das 14h00 às 16h00, mas a entidade gestora de *slots* aeroportuários diz que só pode operar entre 13-14h. Isto é, o aeroporto negociava com as companhias. Esta gestão é feita pela entidade que gere o aeroporto. Não é punição, é só um intervalo que a companhia pode operar.

Um *slot* na aviação é diferente, implica que a rota do destino não pode ser aquela hora, mas terá que ser mais tarde.

Se não existirem condicionantes do espaço aéreo, o aeroporto pode ter vinte placas, capacidade para 200 (duzentos) aviões por hora e consegue dar espaço para todos os aviões.

Mas se por acaso fizerem mais quatro placas onde se possam colocar mais vinte aviões por hora no aeroporto de Lisboa, não serve de nada. Contudo se se colocar outra pista, aí a entidade gestora do espaço aéreo consegue aumentar a capacidade, porque o número de movimentos por hora está condicionado pela distância entre aviões. A distância neste momento na zona de aproximação a Lisboa é de cinco milhas (dez quilómetros) entre avião. E toda a capacidade do espaço aéreo é estudada em função desta distância. Ora se existir um espaço *x*, certa distância entre avião, serão trinta e oito movimentos por hora. Se se reduzir a distância entre aviões, é possível colocar mais aviões no espaço aéreo, aumentando assim a

capacidade de movimentos. Reduzindo a distância entre aeronaves, é possível aumento a capacidade de trinta e oito para quarenta aviões. Não é possível aumentar mais, uma vez que os aeroportos próximos continuam a existir, e os constrangimentos já existiam. O ideal seria a capacidade do espaço aéreo ser superior à capacidade aeroportuária, porque permite uma expansão e dá mais movimento aos aeroportos.

Fala-se em aumentar a capacidade do aeroporto de Lisboa (e o que aconteceu à pouco tempo). Pode-se utilizar o aeroporto militar para outro tipo de tráfego, aumentando assim a capacidade. Esta gestão vai aumentar a capacidade do aeroporto, em conjugação com quem gere o espaço aéreo.

Quem negocia os *slots* aeroportuários, terá que ter isto em consideração, sabendo que tem capacidade para x movimentos. É complexo, a gestão e atribuição de *slots*, tem que ver com a capacidade do aeroporto. A capacidade do aeroporto tem que ver por sua vez com a gestão da capacidade do espaço aéreo, e a capacidade do espaço aéreo está condicionada por uma série de factores, como a própria Carta de Portugal, o Espaço aéreo de Lisboa, Espaço aéreo de Cascais, Espaço aéreo do Montijo. Tem que se ter em consideração estes espaços.

Aviões pequenos podem voar em espaço aéreo não controlado, por conta própria, mas têm que andar abaixo de determinada altitude.

O espaço aéreo militar é o espaço que circunda as bases militares, e o espaço negociado pela NAV, que gere o espaço aéreo em Portugal, em que são criadas áreas para treino militar, aeroportos, geridos por militares.

A actividade militar, tendo em conta a Segurança Nacional, pode fechar tudo, em caso de urgência.

O espaço aéreo militar é separado do civil, excepto em aeroportos que é uma mescla, com é o caso da Base Aérea das Lajes, que tem uma parte civil, mas o espaço aéreo é militar.

O problema do aeroporto de Beja, é que se trata de uma placa que contém uma aerogare. Encontra-se dentro de uma base militar, uma companhia tem que estar condicionada a quem “manda”.

Um *slot* no aeroporto de Beja está dependente de autorização militar. Contudo este aeroporto fecha às 17h00. Portanto, quem pretende operar, não pode. Para se operar em Beja não se pede um *slot* aeroportuário, mas sim uma autorização ao comandante da base. Só quando o aeroporto for transformado em aeroporto civil e os militares saírem de lá, é que será possível proceder ao respectivo pedido de slots.

Quando mais eficiente for um aeroporto, mais aviões conseguem aterrar. Quanto mais automatizado o sistema de bagagens, mais depressa é feita a rotação. Quantas mais companhias *charter* funcionarem no aeroporto, mais rápido é o aeroporto. As companhias *charter* demoram no máximo 40 (quarenta) minutos a fazer a rotação. Quanto menos tempo os aviões estiverem no chão, menos taxas pagam. Se um aeroporto tiver mais *charters* a operar, mais rentável é.

Se houver atraso num avião no aeroporto de destino, o atraso recai no de origem (*slots*) – começa o efeito bola de neve.

Factores aeroportuários – conflitos/ambiente/biológica/actividades militares, guerra, etc, que afectam o espaço aéreo envolvente.

Existem dois tipos de *slots* ATC– Os pontuais, causados por condicionantes, e *slots* atribuídos à utilização do próprio aeroporto durante um determinado período de tempo.

Os pontuais são provocados por condições que tem a ver com o espaço aéreo/envolvente, e depois os *slots* negociados para a utilização do espaço do ar. Um operados/avião que quer ir ao aeroporto de Lisboa, que não seja regular, coloca o plano de voo. E se for numa hora em que haja muito tráfego, recebe um *slots*. Não precisa de ir às reuniões anuais IATA (caso dos executivos).

Contudo um privado executivo está condicionado à utilização das companhias regulares.

Uma companhia que acorde um determinado horário, em que lhe seja atribuído um *slot* aeroportuário, terá que cumprir um determinado horário. A operação regular envolvida por uma determinada companhia, tem um determinado horário.

Se o aeroporto de Lisboa construir mais uma pista, poderá dar resposta a uma demanda de 70 (setenta) 100 (cem) aviões por hora, e esse é o problema uma vez que o aeroporto está condicionado está apertado Podem ser melhoradas as placas, mas enquanto não forem solucionados os problemas estruturais, dificilmente se consegue melhorar o número de voos por hora.

Através do sistema de *flow management* de espaço aéreo, é possível entender uma vez que se coloca o plano de voo em sistema, perceber se existe algum atraso. Ex, um voo que saia de Lisboa para Paris, mas o tráfego em Paris está condicionado por um problema de bagagens, e que provoca um atraso de uma hora, o que acontece nos aeroportos de origem? Ficam congestionados, começa uma bola de neve. Estes são os *slots* aplicados em função do constrangimento. Os *slots* negociados anualmente, são os *slots* negociados para a utilização de um aeroporto durante um determinado período de tempo, mas também se qualificam de *slots*.

Os quadros abaixo representados, demonstram a área de controlo de tráfego aéreo por zonas. Cada torre de Controlo de Tráfego Aéreo é responsável por uma determinada área, motivo pelo qual existe um número restrito de aviões a sobrevoar cada área. A área a que corresponde o aeroporto de Lisboa, é circundada pela Base aérea Nº 1 em Sinta, pelo Aeródromo de Tires, Pelo Aeródromo de Alverca e pela Base aérea do Montijo, o que faz com que haja um número limitado a 38 (trinta e oito) aviões por hora.



## Carta de Aproximação Visual de Aeródromo de Cascais

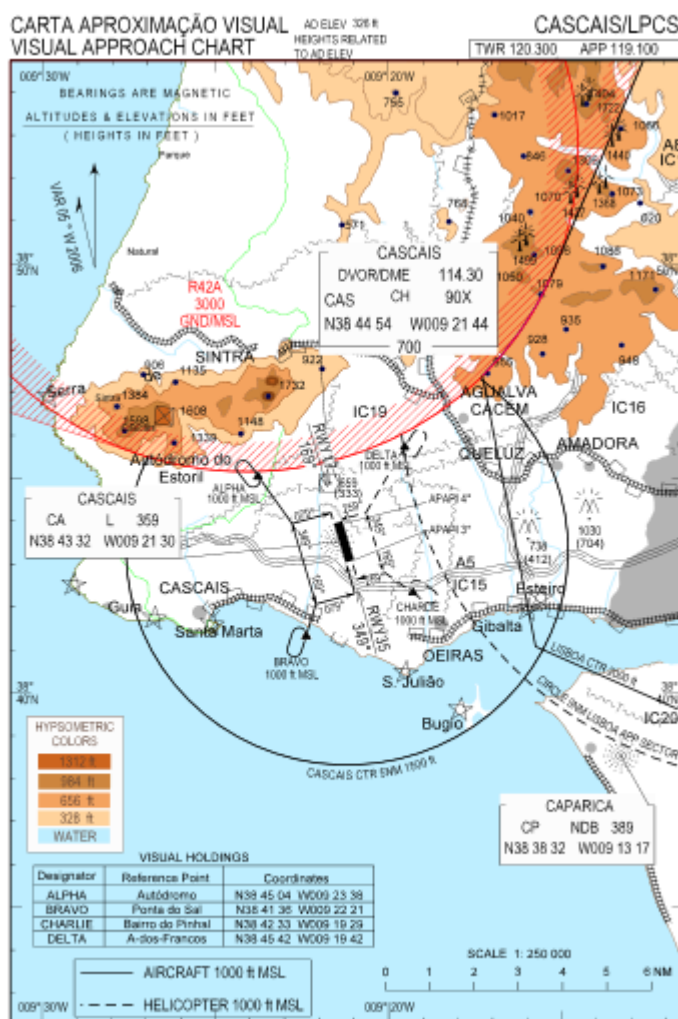


Figura 2 - Carta de Aproximação visual Cascais – Fonte: NAV<sup>25</sup>

<sup>25</sup> <http://www.nav.pt/ais/VFRs/CASCAIS.pdf> - página 7.



## **Capítulo X – Outros meios de Afectação de *slots***

## **X.1 Primary Trading e Secondary Trading**

O problema que se põe na afectação de *slots*, é que as procuras de serviços aéreos não crescem paralelamente com o crescimento da capacidade aeroportuária, por essa razão muitos aeroportos à volta do mundo têm pouca capacidade relativamente à procura.

Existem diversas formas de “lidar” com a capacidade ou excesso de procura, uma das formas é afectar a capacidade, na base de quem chegou primeiro utilizou primeiro, em que as companhias aéreas fazem fila no acesso à *runway* – de Acordo com o estudo da NECAR, muitos aeroportos nos Estados Unidos da América fazem este procedimento. O acesso a um determinado *slot* é realizado através da hora de chegada sem outro critério, como consequência há lugar à concorrência entre novas companhias aéreas e muito frequentemente existem problemas de congestão.

A congestão dos aeroportos pode ser gerida através do sistema de *slots* ou através do preço. Se a gestão for feita com base no preço, a afectação da capacidade do aeroporto baseia-se no valor que as transportadoras estão dispostas a pagar, se for através da afectação de *slots*, baseia-se na regulação económica, como tem vindo a ser tratado.<sup>27</sup>

Através de um estudo realizado pela NERA *Economic Consulting*, empresa especializada em estudos económico financeiros e na aplicação de princípios em negócios e questões legais, é possível conhecer outras formas de alocação/afectação de *slots*. Esse estudo foi realizado a pedido da comissão Europeia, de forma a poder tomar conhecimento e comparar os diferentes esquemas de afectação de *slots*.

A NERA estudou outras possibilidades, tais como os Mecanismos de Mercado – em que o objectivo é a promoção mais eficiente das infra-estruturas. Teoricamente espera-se que a companhia que adquire o *slot* mais rentável seja capaz de fazer o uso mais eficiente do recurso, isto é, cada companhia paga pelo uso eficiente de determinado *slot* e pelas externalidades causadas às outras companhias. Isso faria com que tivesse um incentivo a operar de forma mais eficiente. Quanto mais eficiente, menos teria que pagar.

---

<sup>27</sup> CZERNY, Achim, I; FORSYTH, Peter; GILLEN, David; NIEMEIR, Hans-Martin; Airport Slots, International Experiences and Options for Reform; GARS 2008  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Contudo, o mecanismo de mercado na afectação de *slots*, reflecte-se numa complexidade de constrangimentos de capacidade de cada aeroporto, uma vez que existem situações em que para uma companhia ter um determinado *slot* para aterrar, terá que ter também para descolar, bem como ter *slots* que sejam adequados no destino. Poderá estar associado ao direito de aceder a um determinado terminal com uma aeronave específica e um estacionamento específico. Enquanto houver flexibilidade em relação algumas especificações, o grau de diferenciação poderá fazer com que a aplicação de mecanismos de mercado seja mais complicado do que parece.<sup>28</sup>

De uma forma geral, os mecanismos de mercado funcionam de acordo com a vontade que as companhias têm para pagar por um *slot*, ou faixas de *slots*, e não noutros critérios como os procedimentos administrativos em que se tem em conta os critérios de utilização histórica de faixas horárias. Os mecanismos de mercado conseguem melhorar a eficiência comparado com outros mecanismos, contudo, a vontade que uma companhia tenha para pagar pelas faixas horárias, pode não corresponder ao valor que outra companhia esteja disposta a pagar, o que faz então que as transportadoras que mais pagam tenham acesso privilegiado às faixas horárias.

Dentro dos mecanismos de mercado a NERA considera dois tipos, distinguindo um mecanismo de mercado primário e um mecanismos de mercado secundário.

Nos mecanismos de mercado primário, são considerados para a parte activa o Governo, um aeroporto ou aeroporto coordenador, e a parte passiva as companhias aéreas. Nos mecanismos de mercado secundário, estes podem ser usados após o mecanismo de mercado primário ter sido concluído, e as companhias serem detentoras de faixas horárias, aqui as companhias podem vender ou proceder ao leasing dos seus *slots* a outras companhias.

Estes mecanismos de mercado são efectuados através de uma espécie de leilões de preços mais elevados publicados.

---

<sup>28</sup> NERA Economic Consulting – Study to Assess the effects of different slot allocation schemes. Fonte: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004\\_01\\_slot\\_allocation\\_schemes.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf) página 65.

Existe ainda um terceiro tipo de mecanismo que fica entre estes dois mecanismos, mas com negociações directas entre o corpo que é responsável pela afectação de *slots* e as companhias aéreas, significa que este tipo de mecanismo terá que identificar as companhias que estão dispostas a pagar mais. A NERA aponta os problemas para este tipo de estratégia como a falta de transparência.

A NERA defende que o mecanismo de mercado primário tem um fim comum, que é encontrar um valor de mercado que coincida a procura de *slots* com a oferta disponível. Desta forma o mecanismo procura identificar as companhias que estão dispostas a pagar mais por um determinado *slot*, ficando de fora as companhias que também precisem da mesma faixa horária, mas que não estão dispostas a pagar um valor elevado, ficando em desvantagem. Pode ser usado para determinar um processo inicial de locação de *slots* entre as companhias. A parte que vende, aqui pode ser um representante do Estado ou um coordenador.

O mecanismo de mercado secundário ocorre depois do mecanismo de mercado primário ter ocorrido, o que significa que as companhias estão dependentes umas das outras para obter determinado *slot*, ou seja, dá-se um processo de vendedores potenciais e compradores potenciados<sup>29</sup>. Caso estes mecanismos fossem utilizados, o mecanismo administrativo seria colocado de parte. Aqui são as companhias que vendem (ou procedem ao leasing) os *slots*, e normalmente tanto o vendedor como o comprador são companhias aéreas.

Nos aeroportos com excesso de procura nas horas de pico, poderá significar que os preços sejam mais elevados do que nas horas normais. As companhias aéreas com menos Capital Económico não estão à altura, e acabam por diminuir as suas operações, ou alteram as rotas para rotas menos comerciais, e muitas vezes as companhias não têm muita flexibilidade para modificar a sua operação, ficando limitadas às horas de pico. Isto faz com que o maior número de *slots* fique na posse das companhias com vantagem económica, levando a que a competição aumente entre as companhias, e seja fácil para uma companhia nova entrar no mercado.

---

<sup>29</sup> NERA Economic Consulting – Study to Assess the effects of different slot allocation schemes. Fonte: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004\\_01\\_slot\\_allocation\\_schemes.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf) página 66 a 69.

“Mas se houver uma aliança entre companhias, e se estas deixarem de competir entre si, significa que ganham terreno no mercado e aí se complique a entrada de novas companhias”<sup>30</sup>, como no caso da Europa.

A NERA defende que em “território Europeu, se se introduzir um mecanismo de mercado para afectar a capacidade (que não seja o regulamento vigente) pode-se esperar que em média, apenas terá efeitos menores na estrutura do mercado aéreo europeu, o que manteria os aeroportos muito concentrados”<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004\\_01\\_slot\\_allocation\\_schemes.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf) página 112, ponto 6.7.1

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004\\_01\\_slot\\_allocation\\_schemes.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf) página 114  
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

|               | Regulação Actual                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Primary Trading                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Secondary Trading                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pontos Fortes | <p>Transparente;</p> <p>Normas que têm como objectivo, incentivar ao bom uso dos <i>slots</i>;</p> <p>Eficiência do Aeroporto;</p> <p>Não discriminação;</p> <p>Minimização de Ineficiências;</p> <p>Grand Father Rights como segurança/confiança, uma vez que envolve um planeamento por parte das companhias e do coordenador. E dão a certeza para o futuro.</p>                                                                                                                                                                       | <p>Melhorar a eficiência de alocação de <i>slots</i>, assegurando que mais <i>slots</i> são disponibilizados aos utilizadores que mais valorizem;</p> <p>Tentam encontrar preços que coincidam com a procura de <i>slots</i> com o que está disponível;</p> <p>Procura identificar as companhias com a vontade mais elevada de pagar por um conjunto particular de <i>slots</i>, e assegurar que de uma forma geral os <i>slots</i> são alocados a essas companhias.</p> | <p>Pode melhorar a eficiência permitindo alterações futuras após ter sido determinadas as alocações primárias;</p> <p>As companhias gozam de operações privilegiadas em vez de uma administração formal sobre os <i>slots</i>;</p> <p>Compensações monetárias avultadas.</p>                                                                                                                                                                                                                                       |
| Pontos Fracos | <p>Processo Administrativo longo;</p> <p>Processo de cedência de <i>slots</i> não tem em conta o procedimento de mercado;</p> <p>Não se baseia na vontade que as companhias têm para pagar por um determinado <i>slots</i>;</p> <p>Grand Father rights por outro lado leva a pouca flexibilidade;</p> <p>Reserva de <i>slots</i> tem poucos <i>slots</i> que sejam atractivos para a sua distribuição;</p> <p>Custo elevado imposto às companhias aéreas para o uso das infra estruturas aeroportuárias não promove um uso eficiente.</p> | <p>Valor que as companhias estão dispostas a pagar pode não corresponder ao verdadeiro valor associado;</p> <p>Valor muito elevado pelo <i>slots</i>, uma vez que as companhias pretendem continuar com a presença nos aeroportos.</p>                                                                                                                                                                                                                                   | <p>Valor muito elevado pelo <i>slots</i>, uma vez que as companhias pretendem continuar com a sua presença no aeroporto, de maneira a eliminar a concorrência;</p> <p>Pode levar a ineficiências, a vontade de pagar é efectada pelos objectivos das companhias</p> <p>Comportamento anti competitivo;</p> <p>Falta de transparência;</p> <p>Venda de <i>slots</i> que lhes são atribuídos de forma gratuita, princípio de injustiça para outras companhias com menos poder de mercado.</p> <p>Mercado pequeno</p> |

Tabela VII - Quadro Comparativo

## **Capítulo XI – Conclusão**

A regulação de *slots* aeroportuários é um problema complexo, uma vez que existem interesses por parte das companhias de obterem os melhores horários com vista a satisfazerem os seus objectivos económicos. É também é um problema de cada Estado, uma vez que não conseguindo fazer face à procura excessiva, têm que controlar a entrada de aeronaves. Contudo, também é do interesse de cada Estado o uso aeroportuário.

Havendo interesses tanto do lado das companhias como do lado de cada Estado, é difícil obter uma solução que satisfaça todas as partes interessadas na regulação de *slots* aeroportuários.

Na Europa apenas no Reino Unido há conhecimento de se proceder ao *Secondary Trading* (não são leilões mas sim *Secondary Trading*) e essas trocas são feitas entre as companhias aéreas com valores monetários muito elevados, o que faz com que o mercado disponível também seja baixo. Em contrapartida, as companhias que têm acesso aos *slots* através do sistema de regulação estabelecido não têm preço fixado e aqui existe um mercado muito superior, uma vez que todas as companhias têm acesso. Este sistema de *Secondary Trading* é possível uma vez que o regulamento 793/2004 prevê que possa haver a troca de *slots*. Fora este sistema de *Secondary Trading*, o Reino Unido baseia-se no Regulamento 7993/2004.

Os coordenadores aeroportuários não conseguem gerar mais *slots* do que a capacidade que cada aeroporto tem, sendo essa capacidade utilizada da forma mais eficiente possível. As companhias têm dificuldades para entrar no sistema e fazer frente às companhias que já estão estabelecidas, ou pelo menos obter um lugar significativo. E esta congestão vai tendo tendência para aumentar com o passar dos anos.

Existem muitos problemas criticados nos procedimentos de alocação de *slots*. Os *grandfather rights* fazem com que haja pouca flexibilidade, mas a compra e venda de *slots* também não beneficia a entrada de novos operadores devido aos preços elevados. Por outro lado as reservas de *slots* não têm os *slots* mais atractivos, uma vez que esses são os que se encontram nas horas de pico, em que para muitas transportadoras esses são os horários que permitem um maior proveito económico, e as transportadoras que são detentoras de *slots* não querem abdicar desses *slots*.

O uso de *grandfather rights* parece ser uma das formas mais eficientes, já que a obrigação que as companhias têm para cumprir os requisitos e o “medo” de falhar os horários provoca sanções. Assim, as transportadoras têm que adequar os seus planos de voo e mantê-los. Isto é um incentivo ao cumprimento, uma vez que se não houver cumprimento há risco de perda de *slots* e na época seguinte os *slots* são-lhes retirado (“princípio do use it or lose it”). Isto garante uma certeza sobre o que acontece na época seguinte, se é ou não benéfico e a gestão de investimento por parte das transportadoras é mais adequada à actualidade. Tanto envolve um planeamento por parte das transportadoras como por parte dos coordenadores.

Se a política de gestão for alterada e houver um fim ao princípio de *grandfather rights*, corre-se o risco de saber se o sistema *Primary Trading* e *Secondary Trading* por si só não falham, e para o caso de falharem como é que se resolve?

E se a utilização única destes sistemas não é mais injusto para as companhias com menos capacidade económica. Na realidade, é mais injusto, já que uma companhia pequena para além de usufruir do mesmo direito a aceder aos *slots*, pode fazê-lo há mais tempo do que uma companhia que tenha maior capacidade monetária mas que só agora entre no mercado.

Por outro lado, o presente regulamento que regula a atribuição de *slots* aeroportuários é uma questão de Direito Internacional, mais precisamente na Europa, trata-se de uma questão de Direito Subsidiário. Os países que aderem aos tratados devem cumpri-los através do Princípio de *Pacta Sunt Servanda*. Por outras palavras, todos os tratados em vigor vinculam as Partes e devem ser por elas cumpridas de boa-fé. A forma como esse princípio se manifesta a nível da União Europeia, é através do cumprimento de Regulamentos do Parlamento Europeu e do Conselho.

A utilização destes mecanismos de mercado não são justos, uma vez que algumas transportadoras trocam as faixas horárias que lhes foram concedidas de uma forma gratuita por se tratar de um bem público, e com esse bem, consigam obter enormes quantias monetárias tão só porque a quem vendem esses *slots* não teve a oportunidade igualitária de concorrer anteriormente ao mesmo *slot*. Para a transportadora que compra, é uma necessidade e pode estar disposta a pagar o que seja necessário por aquela faixa horária, e para a transportadora que vende, é um bom negócio uma vez que pode retirar grandes quantias monetárias, e aqui isto pode levar a um mercado secundário onde a transparência não seja um

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

factor comum. Há riscos de abuso, as próprias transportadoras podem conspirar sobre os preços, e podem conspirar contra outras transportadoras de modo a excluí-las do mercado.

Haverá sempre a necessidade de assegurar o acesso ao mercado de novos operadores, e haverá sempre a necessidade de assegurar que existe um controlo e uma monitorização de todo o uso de faixas horárias e com o poder de sancionar. Sanções que permitam impor um comportamento competitivo e não anti competitivo.

O objectivo de regular tem que ver com o impacto na independência do coordenador, com o melhoramento na transparência de informação de *slots*, fazer com o que o sistema de *slots* e monitorização seja mais eficiente, fazer com que seja mais fácil a entrada de novos operadores e aumentar o número de *slots* a utilizar. Mas este objectivo terá que ser compatível com um melhoramento de infra-estruturas, como por exemplo o número de pistas, e também o melhoramento de espaço aéreo.

“Relativamente ao caso Português, mais propriamente em relação à companhia aérea TAP, a mesma nunca participou em qualquer leilão, de forma que todos os *slots* são negociados de acordo com as recomendações IATA/WSG.

A posição da companhia vai de contra a existência de tais leilões, e a imposição de cláusulas financeiras para aceder às faixas horárias vai contra o princípio de igualdade de acesso aos mercados”<sup>32</sup>.

De facto, esta lógica irá beneficiar as transportadoras que têm uma parte financeira mais robusta independentemente se cumprem com um bom uso ou mau uso de um recurso que é público. Ou seja esta generalização beneficia sempre as grandes transportadoras em detrimento das pequenas e médias transportadoras. O sistema que se encontra vigente coloca ênfase no bom uso das faixas horárias e confere aos Coordenadores a capacidade de monitorização e imposição de sanções.

De uma forma geral e respondendo às perguntas que se propuseram na definição de objectivos deste trabalho, cabe responder, que embora os métodos Primary Trading e

---

<sup>32</sup> Informação cedida por Dr. Alexandre Coutinho, Head of Schedule Plan and Distribution, Tap Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Departamento de Aeronáutica e Transportes, Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Secondary Trading possam ter um papel mais rentável para determinadas transportadoras, o que é facto é que estes métodos incentivam a medidas discriminatórias, isto é, uma transportadora que seja financeiramente mais rentável por motivos óbvios conseguirá afastar toda a concorrência que tenha as contas mais baixas, e pelo facto de ser economicamente mais baixa não significa que deixe de ser um potencial concorrente uma vez que o mercado funciona melhor se houver concorrência.

Ora se essa transportadora que tenha uma saúde financeira superior, ao pagar valores avultosos por um determinado *slots* está a afastar um concorrente que assim o é legitimamente, e isto leva a posições de hierarquia que vão contra os valores que a IATA e os seus participantes defendem, que é o livre comércio por parte de todas as transportadoras. Essas posições de hierarquia fazem com que seja necessário fixar uma ordem de modo a controlar o comportamento de todos os intervenientes e que o mesmo seja disciplinado por regras de organização e conduta. Por sua vez ao descriminar transportadoras, faz com que estes sistemas de mercado sejam muito rentáveis já que as transportadoras irão fazer a venda de um bem que obtiveram de forma gratuita por valores muito elevados. Para o vendedor é um método muito rentável, mas para o comprador poderá não ser rentável, ou mesmo que as transportadoras adquiram *slots* por valores muito elevados, poderá ser com o único objectivo de eliminar a concorrência sem que façam bom uso dos *slots*. Logo a discriminação poderá estar ligada à rentabilidade.

De facto, os meios que são mais transparente são as recomendações IATA, traduzidas e aplicadas na Comunidade Europeia através do Regulamento 793/2004 - a atribuição de faixas horárias implica a cedência de todas as informações por parte dos Coordenadores a todas as transportadoras que estejam interessadas em saber quais são os *slots* disponíveis, quais são os *slots* utilizados e como se comportam as outras transportadoras a nível de cumprimento da regra oitenta/vinte (80/20). Caso haja a não transparência de dados, ou se algum dos intervenientes verifique que existe discriminação, é susceptível de aplicação de sanções.

Já no caso em que existem trocas nos métodos de mercado, não existe transparência, uma vez que a venda de um *slots* a uma determinada transportadora não implica que seja o

mesmo valor que se aplicará a outra transportadora, o que faz com que o método mais transparente seja o actual.

Embora a regulação vigente possa ser um processo moroso, o que é facto é que é um processo que é realizado com algum tempo de antecedência, faz com que todo o planeamento seja tomado antecipadamente e tanto as transportadoras como os coordenadores possam prever alguns riscos e planear as operações com antecipação.

De uma forma geral, é de entendimento que o procedimento mais justo é o que está actualmente em vigor. É contudo de notar que os procedimentos podem modificar, e que mesmo o que se encontra a vigorar poderá ser modificado no futuro, caso toda a envolvência dos aeroportos congestionados modifique.

Alguma formas de modificar essa envolvência seria a construção de novos aeroportos, a construção de novas pistas, por exemplo no Aeroporto de Lisboa para a aterragem e descolagem simultânea, a diminuição de distância entre aeronaves no espaço aéreo permitindo que mais aviões sobrevoem o espaço aéreo, a transferência de alguns voos para outros aeroportos (mas poderia levar novamente a problemas de discriminação), a utilização do Aeroporto de Beja.

Este problema é actual, e é algo que predominará e tenderá a aumentar com o passar do tempo.

## Capítulo XII – Bibliografia

### Bibliografia online:

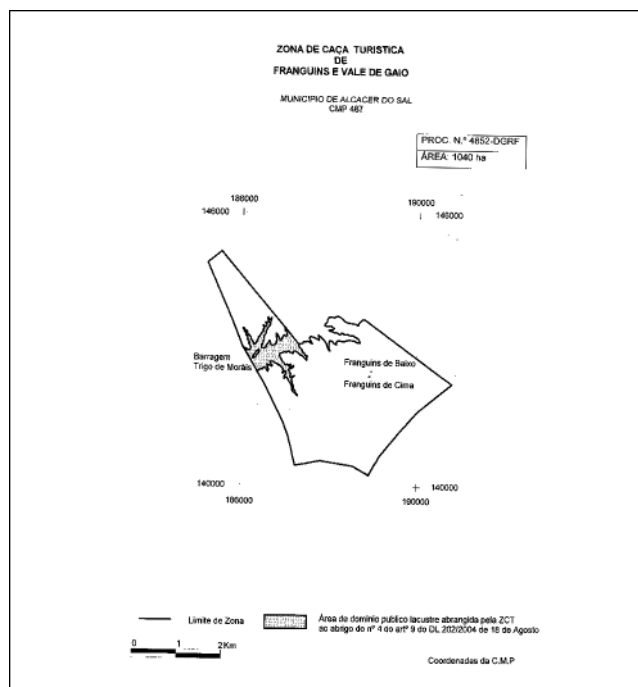
- [www.iata.org](http://www.iata.org) – “about us”. Consulta a 10 Janeiro 2013
- <http://www.iata.org/about/Pages/priorities.aspx>. Consulta a 10 Janeiro 2013
- <https://www.ecac-ceac.org/>. Consulta a 10 Janeiro 2013
- <http://www.eurocontrol.int/>. Consulta a 12 Janeiro 2013
- <http://easa.europa.eu/atm/>. Consulta a 12 Janeiro 2013
- <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>. Consulta a 12 de Outubro de 2012
- [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Air\\_Transport\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association).  
Consulta a 08 Janeiro 2013
- <http://www.nav.pt/ais/VFRs/App2%20Airspace.pdf>. Consulta a 12 Janeiro 2013
- <http://www.adfersit.pt/sessoes/transportes-servico-economia-capacidade-aeroportuaria-lisboa-maria-fatima-rodrigues.pdf>. Consulta a 08 de Junho de 2013
- <http://www.nav.pt/ais/VFRs/cascais.pdf>. Consulta a 15 Janeiro 2013
- <http://www.nav.pt/default.aspx>. Consulta a 15 Janeiro 2013
- <http://www.nav.pt/ais>. Consulta a 15 Janeiro 2013
- <http://www.nav.pt/ais/VFRs/Index%20of%20Aerodromes.pdf>. Consulta a 15 Janeiro 2013
- [http://roteiro.apau.org/zp\\_alverca.html](http://roteiro.apau.org/zp_alverca.html). Consulta a 08 de Junho de 2013
- [http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Inac/dl\\_145\\_2007.pdf](http://www.inac.pt/SiteCollectionDocuments/Inac/dl_145_2007.pdf). Consulta a 08 Junho de 2013
- <http://www.inac.pt/vPT/Generico/INAC/Atribuicoes/Paginas/AtribuicoesCompetencias.aspx>. Consulta a 15 Janeiro 2013
- <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/Pages/default.aspx>. Consulta a 19 de Setembro de 2012
- <http://www.iata.org/policy/slots/Pages/slots-guidelines.aspx>. Consulta a 12 Janeiro 2013

- <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf>. Consulta a 10 Junho de 2013
- <http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx> . Consulta a 12 Janeiro 2013
- [http://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf). Consulta a 12 de Outubro de 2012
- <http://www.iata.org/whatwedo/passenger/scheduling/Pages/slots-guidelines.aspx> .Consulta a 15 Março 2013
- <https://www.acieurope.org/policy/positionpapers.html?view=group&group=1&id=1> . Consulta a 15 de Janeiro de 2013
- <http://slotsportugal.ana.pt/> Consulta a 17 de Janeiro de 2013
- <http://www.iata.org/whatwedo/passenger/scheduling/Pages/slots-guidelines.aspx> Consulta a 12 de Janeiro de 2013
- [US/main/allocation/iataconference/Pages/default.aspx](http://www.iata.org/main/allocation/iataconference/Pages/default.aspx). Consulta a 17 de Dezembro de 2012.
- <http://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-5-portuguese.pdf> Consulta a 12 de Janeiro de 2013
- <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/allocation/iataconference/Pages/default.aspx> Consulta a 12 de Janeiro de 2013
- <http://www.nav.pt/ais/VFRs/CASCAIS.pdf> Consulta a 15 Março 2013
- <http://www.nav.pt/ais/VFRs/LISBOA.pdf> Consulta a 12 de Janeiro de 2013
- [http://www.ead.eurocontrol.int/eadbasic/pamslight-6EF7B4BB93D4E54234CF965ED2334682/B5N5XI3TOPDWY/EN/Charts/AD/AIRAC/LP\\_AD\\_2\\_LPPT\\_VAC\\_11-1\\_en\\_2013-03-07.pdf](http://www.ead.eurocontrol.int/eadbasic/pamslight-6EF7B4BB93D4E54234CF965ED2334682/B5N5XI3TOPDWY/EN/Charts/AD/AIRAC/LP_AD_2_LPPT_VAC_11-1_en_2013-03-07.pdf) Consulta a 12 de Janeiro de 2013
- <http://www.slotstrade.aero/contact-us.asp> Consulta a 12 de Janeiro de 2013
- <http://slotsportugal.ana.pt/SiteCollectionDocuments/English/NCC/Rules%20of%20procedures.port.pdf> Consulta a 12 de Janeiro de 2013

### **Bibliografia Impressa:**

- CZERNY, A.; FORSYTH,P.; GILLEN, D.; NIEMEIR, HM. (2008); “Airport Slots, International Experiences and Options for Reform”; GARS
- FERREIRA, I. (2009), "Sumários de Legislação Aérea", Lisboa: ULHT
- JEPPESEN (2004), “Air Law JAA ATPL Training Edition 2” (2004), Neu-Isenburg, Jeppesen Sanderson Inc.
- RODRIGUES, G.(2003), “As Fontes Internacionais de Direito Aéreo, A Situação de Legislação sobre a Aviação Civil em Portugal”, Lisboa, DisLivro;
- VASCONCELLOS, P. (1949); “Ensaio sobre a introdução ao estudo de direito aeronáutico em Portugal - Tese de licenciatura em Ciências Jurídicas apresentada na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa”, Lisboa, FDUL

## **Capítulo XIII – ANEXOS**



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 109/2008

de 26 de Junho

O Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de Janeiro de 1993, estabeleceu as principais normas comuns a aplicar à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários, tendo por base o desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos e a disponibilidade de infra-estruturas adequadas a fazer face à crescente procura, havendo, assim, um número crescente de aeroportos congestionados.

Nos termos do mencionado regulamento, cabe ao Estado, após ter procedido à análise exaustiva da capacidade dos aeroportos nacionais e ponderadas as possibilidades de adequação das respectivas capacidades à procura, proceder à designação dos aeroportos como inteiramente coordenados, impedindo, assim, que nestes uma aeronave possa aterrar ou descolar sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea.

Neste pressuposto, o Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março procedeu à designação dos aeroportos inteiramente coordenados, actualmente designados aeroportos coordenados, dentro do território português.

Entretanto, os Regulamentos (CE), do Parlamento Europeu e do Conselho, n.ºs 1554/2003 e 793/2004, publicados, respectivamente, em 22 de Julho e em 21 de Abril, vieram alterar o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho. O primeiro, atendendo ao circunstancialismo da guerra do Iraque e às suas consequências nas operações de transporte aéreo; o segundo surgiu no sentido de reforçar o disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, garantindo uma utilização mais completa e mais flexível das capacidades limitadas nos aeroportos congestionados e ainda com o intuito de ser adoptada

terminologia internacional para a designação dos mencionados aeroportos.

De entre essas alterações, destaca-se, a título de exemplo, a alteração da designação dos aeroportos inteiramente coordenados para aeroportos coordenados, bem como a alteração da designação de aeroportos coordenados para aeroportos com horários facilitados.

Decorridos que são quase quatro anos desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março, e perante a evolução quer legislativa, quer conjuntural na matéria em causa, tornou-se necessária uma alteração do referido diploma legal.

Além disso, e tendo em conta que desde a data da publicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, o Estado Português não havia nomeado, por via legislativa, um coordenador responsável pela gestão do processo de atribuição de faixas horárias, conforme imposição daquele diploma comunitário, encontrando-se a coordenação a ser feita *de facto* pela ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., para o que dispõe esta empresa de uma estrutura autónoma, urge proceder à nomeação desta entidade como coordenador *de jure*.

Desta forma, procede-se à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como entidade facilitadora.

O Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., enquanto entidade reguladora do sector da aviação civil, é o organismo responsável pela supervisão e fiscalização da gestão do processo de atribuição de faixas horárias, bem como do cumprimento das respectivas normas de atribuição por parte das transportadoras aéreas, utilizadoras das mesmas.

A prestação do serviço de coordenação de faixas horárias passa a ser suportada pela criação de uma taxa, cobrada conjuntamente com as taxas de aterragem e de descolagem, que deve cobrir todos os custos operacionais, investimentos futuros previstos e custos financeiros, devendo incluir uma margem de razoabilidade. Desta forma, o financiamento do serviço de coordenação de faixas horárias é suportado na percentagem de 50 % pelas entidades gestoras de aeroportos coordenados ou com horários facilitados, e nos restantes 50 % pela supra-referida taxa a pagar por todas as transportadoras ou operadores aéreos que operem nos aeroportos coordenados e nos aeroportos facilitados.

Procede-se, também, à revisão da designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados, passando o Aeroporto de Ponta Delgada e fazer parte destes últimos.

Institui-se, ainda, o Comité de Coordenação, que deverá coadjuvar, como órgão consultivo, o coordenador, nos aeroportos coordenados, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e aprovam-se os respectivos estatutos de funcionamento.

Por fim, e atentas as dificuldades decorrentes da aplicação do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março, em matéria de contra-ordenações, procede-se à alteração do regime sancionatório previsto naquele diploma, já, por sua vez, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de Agosto.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1 — O presente decreto-lei procede à designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados, dentro do território português, em conformidade com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, tendo em conta as alterações ao mesmo, decorrentes da publicação do Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril.

2 — Através do presente decreto-lei procede-se, ainda, à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como facilitador, nos aeroportos a que se refere o número anterior.

3 — O presente decreto-lei institui, ainda, e em cumprimento dos diplomas comunitários referidos no n.º 1, o Comité Nacional de Coordenação, aprovando os respectivos estatutos.

#### Artigo 2.º

##### Definições e abreviaturas

Sem prejuízo das definições constantes do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, entendem-se, ainda, para efeitos do disposto no presente decreto-lei, por:

*a*) «INAC, I. P.» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;

*b*) «Período IATA de Inverno» o período de tempo decorrido entre o último domingo de Outubro e o último sábado de Março;

*c*) «Período IATA de Verão», período de tempo decorrido entre o último domingo de Março e o último sábado de Outubro.

## CAPÍTULO II

### Designação de aeroportos

#### Artigo 3.º

##### Aeroportos coordenados e aeroportos com horários facilitados

1 — Para efeitos de aplicação do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, são designados como coordenados os Aeroportos de Lisboa, Porto e Madeira.

2 — O Aeroporto de Faro é designado como coordenado no período IATA de Verão e como aeroporto com horários facilitados no período IATA de Inverno.

3 — O Aeroporto de Ponta Delgada é designado como aeroporto com horários facilitados.

## CAPÍTULO III

### Coordenador e facilitador

#### Artigo 4.º

##### Nomeação

Para efeitos de aplicação do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e nos termos dos mesmos diplomas legais, é nomeada como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como facilitador a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.

#### Artigo 5.º

##### Independência

1 — No exercício das funções de facilitador e coordenador nacional do processo de atribuição de faixas horárias, a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., deve manter esta actividade independente, através de uma separação adequada, da sua actividade de entidade gestora aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., deve garantir essa independência pelo menos a nível funcional e ainda organizar a respectiva contabilidade, efectuando uma rigorosa separação contabilística entre as actividades ligadas à ordenação de faixas horárias e as restantes actividades.

#### Artigo 6.º

##### Atribuição de faixas horárias

1 — O acesso a um aeroporto coordenado só é possível mediante a atribuição de uma faixa horária à transportadora aérea, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, sem prejuízo das excepções previstas no mesmo.

2 — A atribuição de faixas horárias é feita nos termos do artigo 8.º do regulamento comunitário referido no número anterior.

3 — O coordenador pode recusar a atribuição de uma faixa horária ou de séries de faixas horárias e exigir a restituição à reserva das já atribuídas, nas situações em que a transportadora aérea em causa tenha desrespeitado de forma reiterada e intencional as normas de atribuição e utilização de faixas horárias.

4 — Os pressupostos de aplicação da medida cautelar prevista no número anterior devem ser comprovados mediante a existência de, pelo menos, três condenações transitadas em julgado, em processo de contra-ordenação, nos últimos cinco anos, cujo objecto seja exactamente o desrespeito intencional pelas normas referidas no número anterior, sem prejuízo dos mecanismos de reincidência previstos na lei.

5 — A medida cautelar prevista no n.º 3 deve ser de imediato comunicada pelo coordenador à transportadora aérea, sob a forma escrita e devidamente fundamentada, nos termos do número anterior.

6 — Da decisão do coordenador, prevista no n.º 3, cabe recurso para o INAC, I. P., devendo o mesmo ser interposto e decidido em prazo que não prejudique a execução da decisão final, sem prejuízo da aplicação dos prazos máximos

gerais de recurso previstos no Código do Procedimento Administrativo.

## CAPÍTULO IV

### Comité Nacional de Coordenação

#### Artigo 7.º

##### Criação

1 — É criado o Comité Nacional de Coordenação dos aeroportos portugueses coordenados, que se rege pelos respectivos estatutos, aprovados pelo presente decreto-lei e em anexo ao mesmo, dele fazendo parte integrante, e ainda pelo disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.

2 — O Comité Nacional de Coordenação desempenha funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias nos aeroportos coordenados e presta assessoria ao coordenador nacional.

## CAPÍTULO V

### Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 8.º

##### Supervisão e fiscalização

1 — Compete ao INAC, I. P., a supervisão e a fiscalização do processo de atribuição de faixas horárias, assim como a fiscalização da sua utilização por parte das transportadoras aéreas.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior o INAC, I. P., pode aceder aos sistemas de informação implementados pelo coordenador para coordenar e controlar a programação dos movimentos das aeronaves e solicitar toda a informação que considere pertinente ao coordenador e às transportadoras aéreas.

3 — A entidade coordenadora nacional e as transportadoras aéreas não podem recusar a prestação da informação referida no número anterior, no prazo estipulado pelo INAC, I. P.

4 — Compete ainda ao INAC, I. P., fiscalizar o cumprimento das condições e requisitos de independência previstos no artigo 5.º, podendo designar um auditor independente, que verifique a inexistência de fluxos financeiros entre a prestação de serviços de coordenação de faixas horárias e as restantes actividades.

#### Artigo 9.º

##### Contra-ordenações

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações muito graves:

a) A inexistência de separação funcional, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., entre a actividade de entidade gestora aeroportuária e a actividade de facilitador e coordenador nacional do processo de atribuição de faixas horárias;

b) A inexistência de separação contabilística, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., entre as activida-

des ligadas à coordenação de faixas horárias e as restantes actividades desenvolvidas;

c) A aterragem ou descolagem duma aeronave nos aeroportos coordenados sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea;

d) A aterragem ou descolagem duma aeronave nos aeroportos coordenados em violação da data específica da faixa horária atribuída, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou a razões operacionais;

e) A não devolução das faixas horárias atribuídas no âmbito de uma série de faixas horárias, pela transportadora aérea que não as venha a utilizar no período de tráfego a que respeitam, até 31 de Janeiro ou 31 de Agosto, conforme se trate, respectivamente, do planeamento para o período IATA de Verão ou para o período IATA de Inverno, salvo se tal se dever aos motivos previstos no n.º 4 do presente artigo.

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações graves:

a) A recusa ou o impedimento por qualquer meio, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A. do acesso a informações, documentos ou instalações que permitam ao INAC, I. P., fiscalizar o cumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º;

b) A não devolução da faixa horária atribuída, com uma antecedência mínima de doze horas relativamente à operação prevista, pela transportadora aérea que não a vá realizar, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou aos motivos previstos no n.º 4 do presente artigo;

c) A aterragem ou descolagem de uma aeronave nos aeroportos coordenados na data para a qual foi atribuída a faixa horária, mas em violação da mesma faixa horária, sem que tal se deva a motivo de força maior ou a razões operacionais;

d) A transferência de faixas horárias em violação do disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 8.º-A do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de Janeiro de 1993;

e) A recusa de prestação de informação por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constitui contra-ordenação leve a prestação de informação prevista no n.º 3 do artigo 8.º por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas em violação do prazo aí referido.

4 — Para efeitos do disposto nas alíneas e) do n.º 1 e b) do n.º 2, são considerados os seguintes motivos:

a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:

i) À imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa;

ii) Ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

iii) A sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afectadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática

ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;

c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea, que tenham determinado a concessão de uma licença temporária pelo INAC, I. P., enquanto procede à respectiva reestruturação financeira, nos termos do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, de 23 de Julho;

d) Acções judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de Janeiro, com a redacção dada pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, de 21 de Abril, às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas.

5 — Para efeitos do disposto nas alíneas d) do n.º 1 e c) do n.º 2, consideram-se razões operacionais a interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea.

6 — Para efeitos do disposto nas alíneas d) do n.º 1 e b) e c) do n.º 2, consideram-se casos de força maior:

a) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;

b) Alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo de tráfego aéreo;

c) Alteração horária imprevista provocada por atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou à transportadora aérea;

d) Alteração horária imprevista provocada por razões meteorológicas.

7 — Quando a transportadora aérea incumpra o disposto nos n.ºs 1 e 2, por razões que não lhe são imputáveis e que são subsumíveis aos casos de força maior ou a razões operacionais previstos nos n.ºs 4 e 5, deve, no prazo de setenta e duas horas, comunicar tais factos à entidade coordenadora, comprovando e fundamentando as razões operacionais ou os casos de força maior.

8 — A entidade coordenadora deve, de imediato, dar conhecimento ao INAC, I. P., da fundamentação da transportadora aérea prevista no número anterior.

9 — A entidade coordenadora nacional de faixas horárias e as entidades gestoras aeroportuárias são competentes para fiscalizar e denunciar ao INAC, I. P., os comportamentos previstos nos n.ºs 1 e 2, de que tenham conhecimento.

#### Artigo 10.º

##### Processamento das contra-ordenações

1 — Compete ao INAC, I. P., instaurar e instruir os processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente decreto-lei, bem como proceder à aplicação das respectivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

2 — A punição por contra-ordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

3 — A punição por contra-ordenação deve ser comunicada pelo INAC, I. P., à entidade coordenadora nacional, para efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 6.º

4 — A afectação do produto das coimas previstas no presente diploma rege-se pelo disposto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

## CAPÍTULO VI

### Disposições finais

#### Artigo 11.º

##### Taxas

1 — Pela prestação do serviço de coordenação e atribuição de faixas horárias e como contrapartida da respectiva utilização é devida uma taxa de atribuição de *slot*, cobrada simultaneamente com as taxas de aterragem e de descolagem, por movimento, a fixar por portaria do ministro responsável pelo sector da aviação civil.

2 — O procedimento de aprovação da taxa referida no número anterior segue o regime legal que se encontra previsto para as taxas de aterragem e de descolagem, devendo o respectivo quantitativo ser fixado após parecer prévio do INAC, I. P.

3 — A taxa referida no n.º 1 constitui receita da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.

#### Artigo 12.º

##### Norma revogatória

São revogados o Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março e o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de Agosto.

#### Artigo 13.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de Abril de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 6 de Junho de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 11 de Junho de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

## ANEXO

### ESTATUTOS DO COMITÉ NACIONAL DE COORDENAÇÃO

#### CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Denominação

1 — O Comité Nacional de Coordenação, abreviadamente designado por CNC, é o Comité Nacional dos aeroportos portugueses coordenados.

2 — O CNC rege-se pelos presentes estatutos, pelo Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro,

relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da comunidade, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e pelas demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.

#### Artigo 2.º

##### Objecto

1 — O CNC desempenha funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias nos aeroportos coordenados e presta assessoria à entidade coordenadora nacional.

2 — O CNC exerce as suas competências no território nacional, sem prejuízo da participação dos seus membros em reuniões internacionais.

#### Artigo 3.º

##### Sede

O CNC tem a sua sede no Aeroporto de Lisboa, podendo a mesma ser alterada por deliberação da assembleia geral.

#### Artigo 4.º

##### Duração

O CNC é constituído por tempo indeterminado.

#### Artigo 5.º

##### Abreviaturas

Para efeitos dos presentes Estatutos, entende-se por:

- a) «ANA, S. A.» a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.;
- b) «ANAM» a Aeroportos e Navegação da Madeira, S. A.;
- c) «APORTAR» a Associação Portuguesa de Transportadores Aéreos;
- d) «CNC» o Comité Nacional de Coordenação;
- e) «IACA» (International Air Charter Association) a Associação Internacional de Transporte Aéreo não Regular;
- f) «IATA» (International Air Transport Association) a Associação Internacional de Transporte Aéreo;
- g) «INAC, I. P.» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;
- h) «NAV, E. P. E.» a NAV Portugal, E. P. E.;
- i) «RENA» a Associação Representativa das Empresas de Navegação Aérea.

#### Artigo 6.º

##### Atribuições

1 — Compete ao CNC apresentar propostas e dar parecer junto da entidade coordenadora nacional, relativamente a:

- a) Parâmetros de coordenação;
- b) Métodos de fiscalização de utilização das faixas horárias atribuídas;
- c) Melhorias na utilização e capacidade do aeroporto coordenado;
- d) Orientações locais para atribuição de faixas horárias;
- e) Fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas, tendo em conta, nomeadamente, eventuais preocupações ambientais;
- f) Melhoria das condições de tráfego existentes no aeroporto coordenado;

- g) Dificuldades enfrentadas pelos novos operadores;
- h) Todas as questões relativas à capacidade do aeroporto coordenado.

2 — Compete, ainda, ao CNC estabelecer formas de mediação entre todas as partes envolvidas, no que respeita a reclamações relativas à atribuição de faixas horárias.

#### Artigo 7.º

##### Deveres

São deveres do CNC:

- a) Elaborar circulares com vista a prestar esclarecimentos acerca da sua actividade;
- b) Manter actualizado e disponível para divulgação o registo das suas actividades;
- c) Apresentar aos seus membros as informações e estudos por si realizados.

## CAPÍTULO II

### Composição

#### Artigo 8.º

##### Membros permanentes

1 — O CNC é composto pelos seguintes membros:

- a) ANA, S. A., na qualidade de entidade gestora aeroportuária;
- b) ANAM, S. A.;
- c) APORTAR;
- d) IACA;
- e) IATA;
- f) NAV, E. P. E.;
- g) RENA;
- h) As transportadoras aéreas que utilizem com regularidade os aeroportos coordenados;
- i) As duas maiores empresas de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros, quanto ao volume de tráfego relativo aos últimos dois anos;
- j) As duas maiores empresas de operadores de voos privados com maior número de voos assistidos.

2 — Para efeitos do disposto na alínea h) do número anterior serão apenas consideradas transportadoras aéreas que utilizem com regularidade os aeroportos coordenados as que tenham obtido, à data de 31 de Janeiro de cada ano em curso, pelo menos uma série de faixas horárias, conforme definição constante da alínea k) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, para o período IATA de Inverno em curso ou para o período IATA de Verão seguinte.

#### Artigo 9.º

##### Integração de novos membros

1 — As transportadoras aéreas que utilizem com regularidade os aeroportos coordenados, mas que não se incluam na alínea h) do artigo 8.º, podem também ser membros do CNC.

2 — As transportadoras aéreas referidas no número anterior que pretendam constituir-se membro do CNC devem submeter, por escrito, o pedido ao presidente do comité executivo do CNC, identificando, desde logo, o seu representante.

3 — O representante autorizado deve ser o responsável da transportadora aérea para os assuntos de planeamento de horários, preferencialmente, o chefe da delegação da transportadora aérea às conferências de horários IATA.

4 — O novo membro, depois de aceite em assembleia geral, é registado no CNC.

#### Artigo 10.º

##### Direitos dos membros

Constituem direitos dos membros do CNC:

- a) Participar na eleição dos titulares dos órgãos do CNC;
- b) Representar o CNC, com objectivos definidos para cada acto de representação;
- c) Ser informados em tempo útil das actividades do CNC;
- d) Examinar a qualquer altura as actas e informações relativas aos objectivos e actividades do CNC;
- e) Participar nas assembleias, através dos seus representantes;
- f) Fazer parte de comissões e grupos de trabalho nas áreas de interesse do CNC;
- g) Expressar livremente opiniões em matéria de interesse e apresentar propostas ao presidente do *comité* executivo do CNC.

#### Artigo 11.º

##### Deveres dos membros

Constituem deveres dos membros do CNC:

- a) Cumprir os Estatutos e acordos validamente celebrados pelos órgãos competentes;
- b) Apoiar directa ou indirectamente as actividades do CNC;
- c) Manter a colaboração necessária ao bom funcionamento do CNC;
- d) Participar nas actividades do CNC, nomeadamente, nas eleições dos seus membros para os respectivos cargos.

#### Artigo 12.º

##### Membros não permanentes

1 — São membros não permanentes do CNC, o INAC, I. P., e a entidade coordenadora nacional.

2 — Os membros não permanentes têm o estatuto de observadores, não lhes sendo aplicável o disposto nos artigos 9.º a 11.º dos presentes estatutos.

### CAPÍTULO III

#### Organização e estrutura

##### SECÇÃO I

##### Disposições gerais

#### Artigo 13.º

##### Órgãos do Comité Nacional de Coordenação

O CNC realiza os seus fins e atribuições através dos seguintes órgãos:

- a) Assembleia geral;
- b) *Comité* executivo.

#### Artigo 14.º

##### Duração dos mandatos

1 — A duração do mandato dos titulares dos órgãos do CNC é de três anos.

2 — Nenhum membro poderá ser simultaneamente eleito para mais de um cargo nos órgãos do CNC.

#### Artigo 15.º

##### Extinção do mandato

1 — São causas de extinção do mandato dos titulares dos órgãos do CNC:

- a) A perda da qualidade de membro do CNC;
- b) A falta, sem motivo justificado, a três reuniões seguidas ou seis interpoladas;
- c) O pedido de demissão, devidamente fundamentado.

2 — Nas situações previstas na alínea c) do número anterior, o pedido de demissão apenas produz efeitos após a substituição do membro demissionário.

### SECÇÃO II

#### Assembleia geral

#### Artigo 16.º

##### Assembleia geral

A assembleia geral é o órgão máximo do CNC.

#### Artigo 17.º

##### Constituição

1 — A assembleia geral é constituída por todos os membros do CNC que estejam no pleno gozo dos seus direitos.

2 — Cada membro indica o seu representante para a assembleia geral.

3 — Os membros do CNC podem fazer-se representar na assembleia geral por outro membro que, no entanto, não poderá representar mais de um membro.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, é suficiente, como instrumento de representação voluntária, a apresentação de uma declaração escrita dirigida ao presidente da mesa, assinada pelo representado, sendo a sua qualidade certificada através dos meios em uso no CNC.

5 — As declarações a que se refere o número anterior devem ficar arquivadas no CNC durante cinco anos.

6 — Nas assembleias gerais destinadas a eleger os membros dos órgãos do CNC não é permitida a representação voluntária.

7 — Têm assento na assembleia geral um representante da entidade coordenadora nacional e um representante do INAC, I. P., na qualidade de observadores, sem direito a voto.

#### Artigo 18.º

##### Competências

Compete à assembleia geral:

- a) Dar cumprimento às atribuições do CNC previstas no artigo 6.º dos presentes Estatutos;

- b) Eleger e destituir os titulares dos órgãos do CNC;
- c) Deliberar sobre quaisquer propostas de alteração aos estatutos;
- d) Efectuar recomendações ao comité executivo;
- e) Pronunciar-se sobre qualquer assunto que lhe seja proposto nos termos dos presentes estatutos;
- f) Deliberar sobre a constituição e extinção dos *comités* locais de performance;
- g) Aprovar os estatutos dos *comités* locais de *performance*;
- h) Aprovar o seu regulamento interno e respectivas normas de funcionamento, em complemento dos presentes estatutos.

#### Artigo 19.º

##### Mesa da assembleia geral

- 1 — A mesa da assembleia geral é composta por um presidente, um vice-presidente e dois secretários, todos eleitos em assembleia geral.
- 2 — Incumbe ao presidente da mesa:
  - a) Convocar as reuniões e dirigir os trabalhos;
  - b) Elaborar e assinar as actas;
  - c) Dar posse aos membros eleitos para os órgãos do CNC;
  - d) Despachar e assinar o expediente que diga respeito à mesa.
- 3 — No impedimento do presidente da mesa, desempenha as respectivas funções o vice presidente.
- 4 — Compete aos secretários desempenhar as funções que lhes forem atribuídas pelo presidente da mesa.

#### Artigo 20.º

##### Assembleias ordinárias e extraordinárias

- 1 — A assembleia geral reúne em sessão ordinária:
  - a) No decurso do 1.º trimestre de cada ano;
  - b) Trienalmente, no 2.º semestre, funcionando como assembleia eleitoral, para a eleição dos titulares dos órgãos do CNC.
- 2 — A assembleia geral reúne extraordinariamente, por iniciativa do presidente da mesa ou sempre que tal lhe for solicitado pelo *comité* executivo ou por um mínimo de dois terços dos membros do CNC no pleno gozo dos seus direitos, só podendo, neste último caso, reunir se estiverem presentes, pelo menos, três quartos dos requerentes.

#### Artigo 21.º

##### Convocação

- 1 — A assembleia geral deve ser convocada pelo presidente da mesa, por comunicação directa aos membros do CNC, sendo sempre afixados avisos convocatórios na sede deste.
- 2 — A convocação da assembleia geral será feita com um mínimo de 15 dias de antecedência e nela constará a indicação do local, dia e hora da assembleia, assim como a ordem dos trabalhos.
- 3 — Em situações excepcionais, devidamente justificadas, a convocação da assembleia geral pode ser feita com um mínimo de oito dias de antecedência.

#### Artigo 22.º

##### Quórum

- 1 — A assembleia geral pode deliberar, em primeira convocação, quando esteja presente ou representada a maioria de dois terços dos membros do CNC.
- 2 — Em segunda convocação, a assembleia geral pode deliberar seja qual for o número de membros presentes ou representados.
- 3 — Na convocatória de uma assembleia geral pode ser logo fixada uma segunda convocação, para uma hora depois, caso a assembleia não possa reunir na primeira hora marcada por falta do número de membros exigido.

#### Artigo 23.º

##### Deliberações

- 1 — As deliberações da assembleia geral são tomadas por maioria de votos dos membros presentes e representados, nos termos dos presentes estatutos, de acordo com a seguinte distribuição de votos entre os seus membros, num total de 1000 votos:
  - a) As transportadoras aéreas membros do CNC participam com 600 votos, cabendo a cada uma o número de votos proporcional ao número de faixas horárias constantes da listagem referida no n.º 3 deste artigo, sob reserva de que o limite por transportadora aérea ou conjunto de entidades controladas por uma mesma transportadora aérea não poderá exceder 40 % dos votos desta quota, sendo, nesse caso, os votos redistribuídos pelas restantes transportadoras;
  - b) As organizações representativas das transportadoras aéreas participam com 100 votos, divididos de forma igual pela RENA e pela APORTAR;
  - c) As duas empresas de prestação de serviços de assistência em escala participam com 150 votos, sendo o número de votos de cada uma proporcional ao tráfego que assistem;
  - d) A NAV, E. P. E., participa com 25 votos;
  - e) A ANA, S. A., participa com 100 votos;
  - f) A ANAM participa com 25 votos.
- 2 — As transportadoras aéreas que sejam membros, mas que efectuem menos de 52 movimentos por ano, não terão direito de voto.
- 3 — No dia 31 de Janeiro de cada ano o coordenador nacional deverá fornecer ao presidente da mesa, o número total de faixas horárias do período IATA de Inverno corrente e do período IATA de Verão seguinte por cada transportadora aérea.
- 4 — A assembleia geral só pode deliberar sobre os assuntos constantes da respectiva ordem de trabalhos, sendo nulas as deliberações sobre outros assuntos que não constem da respectiva convocatória e, bem assim, as que contrariem a lei e os presentes Estatutos.

#### SECÇÃO III

##### Comité executivo

#### Artigo 24.º

##### Comité executivo

O *comité* executivo dirige a actividade do CNC.

**Artigo 25.º****Composição**

O *comité* executivo é composto por um representante de cada um dos seguintes membros do CNC:

- a) ANA, S. A.;
- b) ANAM;
- c) NAV, E. P. E.;
- d) As três transportadoras aéreas detentoras de um maior número de faixas horárias nos aeroportos portugueses coordenados, nos últimos três anos;
- e) As duas maiores empresas de operadores de voos privados com maior número de voo assistidos, nos últimos três anos.

**Artigo 26.º****Competência**

1 — Compete ao *comité* executivo:

- a) Dirigir a actividade do CNC, de acordo com as deliberações e as recomendações da assembleia geral;
- b) Informar periodicamente todos os membros do CNC das actividades desenvolvidas, decisões e acordos elaborados nas respectivas reuniões;
- c) Executar todas as decisões tomadas em assembleia geral;
- d) Zelar pelo cumprimento dos estatutos e das deliberações da assembleia geral;
- e) Propor à assembleia geral a constituição dos *comités* locais de performance e a aprovação dos respectivos estatutos;
- f) Aconselhar e supervisionar os *comités* locais de performance;
- g) Mediar nas reclamações/queixas apresentadas por parte de algum dos membros do CNC contra outro membro.

2 — Compete, ainda, ao *comité* executivo, na impossibilidade de se realizar uma assembleia geral extraordinária, e quando ocorram circunstâncias excepcionais, assumir plenos poderes para agir em qualquer actividade planeada pelo CNC, sem prejuízo dos actos que carecerem de ratificação na assembleia geral seguinte.

**Artigo 27.º****Funcionamento**

1 — O *comité* executivo reúne ordinariamente de três em três meses e sempre que, por motivo justificativo, seja convocada uma reunião extraordinária pelo seu presidente.

2 — As deliberações do *comité* executivo são tomadas por maioria simples, sendo que em caso de empate o presidente detém voto de qualidade.

3 — Cada membro do *comité* executivo tem direito a um voto.

**Artigo 28.º****Cessação de funções do *comité* executivo**

O *comité* executivo cessará as suas funções antes do prazo previsto no artigo 14.º, quando a sua actividade for considerada ineficaz ou contrária aos presentes Estatutos, por deliberação de dois terços dos membros da assembleia geral.

**Artigo 29.º****Presidente do *comité* executivo**

O presidente do *comité* executivo é responsável pela actividade do CNC e do *comité* executivo.

**Artigo 30.º****Competências**

Compete ao presidente do *comité* executivo:

- a) Garantir a representação do CNC;
- b) Organizar e coordenar as actividades do CNC e do *comité* executivo;
- c) Comunicar à entidade coordenadora nacional de faixas horárias as sugestões, os pareceres e recomendações do CNC;
- d) Coordenar as relações com as autoridades competentes;
- e) Praticar todos os demais actos que lhe estão atribuídos por lei ou regulamento.

**Artigo 31.º****Vice-presidente**

1 — O vice-presidente do *comité* executivo substitui o presidente na sua ausência, desempenhando as funções que estatutariamente estão atribuídas a este último.

2 — O vice-presidente do *comité* executivo é eleito conjuntamente com o presidente, em assembleia geral.

**CAPÍTULO IV*****Comités* locais de performance****Artigo 32.º****Finalidade**

Com a finalidade de cumprir os objectivos do CNC, podem ser criados *comités* locais de performance, nos aeroportos coordenados, tendo como sede o próprio aeroporto.

**Artigo 33.º****Constituição**

Quaisquer entidades referidas no artigo 8.º dos presentes estatutos podem apresentar ao *comité* executivo, proposta de constituição de um *comité* local de performance devidamente fundamentada, sempre que no aeroporto em causa não exista já um *comité* local de performance.

**Artigo 34.º****Estatutos**

Os *comités* locais de performance devem ter estatutos próprios, não podendo ser contrários ou conflitar com os presentes estatutos, nem com os princípios e objectivos do CNC.

**Artigo 35.º****Direitos e obrigações dos membros**

Todos os membros dos *comités* locais de performance têm as mesmas obrigações e direitos que os membros do CNC.

## Artigo 36.º

## Extinção

Os *comités* locais de *performance* são extintos quando a sua actividade for considerada ineficaz ou contrária aos presentes estatutos, por deliberação de dois terços dos membros da assembleia geral.

## CAPÍTULO V

## Alterações estatutárias

## Artigo 37.º

## Propostas dos membros

1 — Os membros interessados em eventuais alterações aos presentes estatutos enviam, por escrito ao presidente da mesa da assembleia geral uma notificação, contendo as propostas de alteração que pretendam.

2 — O presidente da mesa da assembleia geral comunica, com uma antecedência mínima de 15 dias, relativamente à data designada para a assembleia seguinte, aos seus membros as propostas referidas no número anterior, para serem submetidas à apreciação e aprovação.

3 — Qualquer proposta de alteração estatutária deve ser aprovada em assembleia geral por maioria de dois terços dos seus membros.

4 — As propostas de alteração estatutária, aprovadas nos termos do número anterior devem ser submetidas ao INAC, I. P., que por sua vez as remete ao ministro responsável pelo sector da aviação civil.

## SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO

Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo  
n.º 2/2008

## Processo n.º 78/08

Acordam, em conferência, na Secção de Contencioso Tributário do Supremo Tribunal Administrativo:

I — *Terminus* — Acabamentos de Peles, L.<sup>da</sup>, com sede em Guimarães, interpôs recurso para o TAF de Braga das decisões do chefe de finanças de Guimarães 2 que a condenaram no pagamento de várias coimas por não ter apresentado as declarações de IVA relativas a vários meses de 2003, 2004 e 2005, acompanhadas dos respectivos meios de pagamento, infracções previstas e puníveis pelos artigos 26.º e 40.º do CIVA e 114.º do RGIT.

Por sentença da M.<sup>ma</sup> Juíza do TAF de Braga, foi o recurso julgado parcialmente procedente e a recorrente condenada na coima unitária de € 25 000.

Inconformada com tal decisão, dela vem agora a recorrente interpor recurso para este Tribunal, formulando as seguintes conclusões:

1.ª O douto Tribunal *a quo* violou o disposto nos artigos 25.º do RGIT e 19.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, aplicável ao caso *ex vi* artigo 3.º do RGIT;

2.ª Uma vez que considerou que «a cumulação material concretiza-se na aplicação de uma única coima, correspondente à soma das coimas aplicadas por cada uma das contra-ordenações que integram o concurso»;

3.ª Quando esta se calcula de outra forma, tendo de se considerar o disposto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, aplicável por força do disposto no artigo 3.º do RGIT;

4.ª A cumulação material opera-se através de um conjunto de operações sequenciais que, passo a passo, visam estabelecer, antes de mais, os limites mínimo e máximo da coima única a aplicar, conforme se explicou supra no parágrafo nono das alegações;

5.ª Aquele limite máximo corresponde, neste caso, ao dobro da coima abstractamente aplicável mais elevada, de entre todas as que foram aplicadas, ou seja, € 46 997,96, e aquele limite mínimo corresponde à coima concreta mais elevada, de entre todas as que foram aplicadas à recorrente pela administração tributária, ou seja, € 4991,19;

6.ª Assim, salvo o devido respeito por opinião diversa, a coima única a aplicar pelo concurso de infracções *sub judice* deve ser fixada entre o valor mínimo de € 4991,19 e o máximo de € 46 461,89;

7.ª E, para a sua determinação, deve ser atendido o disposto no artigo 27.º do RGIT e, ainda, o disposto no artigo 32.º do mesmo diploma legal, em face da matéria de facto provada e do reduzido grau de culpa da recorrente, bem como o facto de esta já ter regularizado integralmente a situação;

8.ª Pelo que, tal como em todas as instâncias anteriores, administração fiscal e o douto Tribunal *a quo*, a coima única concreta a fixar deve ser igual ou muito próxima do limite mínimo da moldura legal, os referidos € 4991,19, não excedendo, em caso algum, um quinto do limite máximo aplicável (€ 46 461,89), ou seja, € 9292,38, assim se fazendo justiça.

O agente do MP junto do TAF de Braga veio dizer que a decisão recorrida não merece, em seu entender, qualquer censura, devendo, por isso, ser confirmada.

O Ex.<sup>mo</sup> PGA no STA emite parecer no sentido de que o recurso deve ser julgado improcedente.

Colhidos os vistos legais, cumpre decidir.

II — Mostram-se provados os seguintes factos:

1) Foram levantados os seguintes autos de notícias à arguida, imputando-se-lhe, no essencial, a prática de infracção pela não entrega nos cofres do Estado do IVA, em contravenção ao disposto no n.º 1 do artigo 26.º e na alínea a) do n.º 1 do artigo 40.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) e punível pelo n.º 2 do artigo 114.º do RGIT, a saber:

## Mapa resumo

| Número do processo | Data do auto de notícia | IVA não entregue (euros) | Período | Data de pagamento | Coima (euros) | Data da decisão | Notificação da decisão | Data de apresentação do recurso |
|--------------------|-------------------------|--------------------------|---------|-------------------|---------------|-----------------|------------------------|---------------------------------|
| 499/06.01 .....    | 19-6-2005               | 23 498,98                | 3-2005  | 10-5-2006         | 4 991,19      | 2-2-2005        | 10-2-2006              | 15-3-2006                       |
| 1415/06.6 .....    | 17-6-2006               | 20 378,49                | 3-2006  | 10-5-2006         | 4 538,29      | 23-8-2006       | 1-9-2006               | 21-9-2006                       |

**REGULAMENTO (CE) N.º 793/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 21 de Abril de 2004****que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Na sequência das conclusões do Conselho Europeu realizado em Estocolmo em 23 e 24 de Março de 2001, o presente regulamento constitui um primeiro passo de um processo global de revisão. Para que seja tida em conta a evolução no que respeita, nomeadamente, aos novos operadores e às questões de acesso ao mercado, o presente regulamento deverá ser revisto após um determinado período de aplicação.
- (2) A experiência revelou que o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho <sup>(4)</sup> deve ser reforçado, a fim de garantir a utilização mais completa e mais flexível das capacidades limitadas nos aeroportos congestionados.
- (3) Assim sendo, é necessário alterar o citado regulamento, nos termos do seu artigo 14.º, e clarificar algumas das suas disposições.
- (4) É desejável seguir a terminologia internacional e, por isso, empregar as expressões «aeroporto com horários facilitados» e «aeroporto coordenado» em vez de «coordenado» e «inteiramente coordenado», respectivamente.

(5) Os aeroportos com sérias limitações de capacidades devem ser designados «coordenados», com base em critérios objectivos, depois de realizada uma análise da capacidade. Em relação aos aeroportos coordenados são necessárias normas pormenorizadas para garantir o respeito integral dos princípios da transparência, imparcialidade e não discriminação. As actividades específicas, como as operações de helicóptero, não devem estar sujeitas às regras em matéria de atribuição de faixas horárias sempre que estas não sejam necessárias.

(6) Nos aeroportos com horários facilitados, o facilitador de horários deverá agir de forma independente. Nos aeroportos coordenados, o coordenador tem um papel fulcral no processo de coordenação, pelo que os coordenadores devem estar numa posição totalmente independente, e as suas responsabilidades devem ser especificadas em pormenor.

(7) É necessário especificar o papel do comité de coordenação estabelecido para desempenhar funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias. Para as reuniões do comité de coordenação deverão ser convidados representantes dos Estados-Membros, com o estatuto de observadores sem direito a voto. Este estatuto não deverá prejudicar a possibilidade de esses representantes poderem presidir as reuniões do comité. É importante garantir que o comité de coordenação não possa tomar decisões que sejam obrigatórias para o coordenador.

(8) É igualmente necessário esclarecer que a atribuição de faixas horárias deve ser considerada como conferindo às transportadoras aéreas permissão de aceder às instalações do aeroporto para aterrar e descolar em datas e horários específicos, enquanto decorrer o prazo para o qual essa permissão foi concedida. Deverá ser analisada a necessidade de criar regras e procedimentos para a coordenação das faixas horárias dos aeroportos e dos corredores aéreos.

(9) No entanto, no interesse da estabilidade das operações, o sistema actual prevê a reatribuição de faixas horárias com precedências historicamente estabelecidas («direitos adquiridos») às transportadoras aéreas titulares. Para encorajar as operações regulares nos aeroportos coordenados, é necessário prever que os direitos adquiridos digam respeito a séries de faixas horárias. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros, ao determinarem os parâmetros de capacidade, deverão poder ter em consideração os condicionamentos de carácter operacional e ambiental.

<sup>(1)</sup> JO C 270 E de 25.9.2001, p. 131.

<sup>(2)</sup> JO C 125 de 27.5.2002, p. 8.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 11 de Junho de 2002 (JO C 261E de 30.10.2003, p. 116), posição comum do Conselho de 19 de Fevereiro de 2004 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Parlamento Europeu de 1 de Abril de 2004 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> JO L 14 de 22.1.1993, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1554/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 22 de 4.9.2003, p. 1).

- (10) As faixas horárias com precedência histórica deverão respeitar o cálculo de utilização, bem como as demais disposições pertinentes do Regulamento (CEE) n.º 95/93, para que as transportadoras aéreas possam continuar a exigir estas faixas para o equivalente período de programação seguinte. A situação dos direitos adquiridos no caso de explorações conjuntas, acordos de partilha de códigos ou de franquia, deve ser clarificada.
- (11) As operações regulares num determinado aeroporto devem ter prioridade, que deverá ser gerida de modo estrito, sem distinção entre serviços regulares e não regulares.
- (12) A definição de novo operador deve reforçar a disponibilidade de serviços aéreos adequados às regiões e possibilitar o aumento da concorrência nas rotas intra-comunitárias.
- (13) De maneira a melhor garantir que, nomeadamente, os países terceiros ofereçam um tratamento semelhante às transportadoras comunitárias, deve ser estabelecido um processo que permita à Comunidade tomar mais eficazmente medidas contra países terceiros que não confiram tratamento idêntico àquele que é conferido na Comunidade.
- (14) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão do Conselho 1999/468/CE, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(1)</sup>.
- (15) Nos aeroportos coordenados, o acesso de uma transportadora aérea apenas é possível se tiver sido atribuída uma faixa horária, pelo que deverão ser introduzidas medidas destinadas a assegurar a aplicação do presente regulamento, nomeadamente quando as transportadoras aéreas desrespeitem repetida e intencionalmente as normas de atribuição de faixas horárias.
- (16) Deverá ser previsto um processo de recurso das decisões tomadas pelo coordenador.
- (17) Para evitar dúvidas, deverá especificar-se que a aplicação do presente regulamento não prejudica as normas de concorrência do Tratado, nomeadamente os seus artigos 81.º e 82.º, e o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas <sup>(2)</sup>,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

### Artigo 1.º

O Regulamento (CEE) n.º 95/93 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 1 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. O presente regulamento é aplicável aos aeroportos comunitários.».

2. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

- a) As alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redacção:

«a) “Faixa horária”: a autorização, dada por um coordenador, nos termos do presente regulamento, para utilizar toda a gama de infra-estruturas aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específicos, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do presente regulamento;

- b) “Novo operador”:

- i) uma transportadora aérea que solicite, como parte de uma série de faixas, que lhe seja atribuída uma faixa horária num aeroporto para um determinado dia e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha no total de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia; ou
- ii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias para um serviço regular de transporte de passageiros sem escala entre dois aeroportos comunitários quando duas outras transportadoras, no máximo, explorem o mesmo serviço regular sem escalas entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas; ou
- iii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias num aeroporto para um serviço regular de passageiros sem escalas entre esse aeroporto e um aeroporto regional, caso nenhuma outra transportadora explore um serviço regular directo de passageiros entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 (JO L 180 de 9.7.1997, p. 1).

mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas.

Uma transportadora aérea que detenha mais de 5 % do total de faixas horárias disponíveis num dado dia e num dado aeroporto, ou mais de 4 % do total de faixas horárias disponíveis nesse dia num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte, não será considerada novo operador nesse aeroporto.»;

b) As alíneas f) e g) passam a ter a seguinte redacção:

«f) i) “transportadora aérea”: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou equivalente, o mais tardar em 31 de Janeiro para a época de Verão seguinte ou em 31 de Agosto para a época de Inverno seguinte. Para efeitos do disposto nos artigos 4.º, 8.º, 8.ºA e 10.º, a definição de transportadora aérea incluirá também os operadores de voos privados de empresas, sempre que operem serviços regulares; para efeitos dos artigos 7.º e 14.º, a definição de transportadora aérea também incluirá todos os operadores de aeronaves civis,

ii) “grupo de transportadoras aéreas”: duas ou mais transportadoras aéreas que, entre si, realizem operações conjuntas, operações de franquia ou de partilha de códigos para efeitos de operação de um serviço aéreo específico;

g) “Aeroporto coordenado”: qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite da atribuição de uma faixa horária por um coordenador, com excepção dos voos estatais, das aterragens de emergência e dos voos humanitários;»;

c) São aditadas as seguintes alíneas:

«i) “Aeroporto com horários facilitados”: um aeroporto com riscos potenciais de congestionamento em certos períodos do dia, da semana ou do ano, que poderão ser resolvidos através da cooperação voluntária entre as transportadoras aéreas, e onde foi designado um facilitador de horários para facilitar as operações das transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar serviços nesse aeroporto;

j) “Entidade gestora de um aeroporto”: a entidade que, de modo exclusivo, ou a par de outras actividades, tem, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, por missão administrar e gerir as infra-estruturas aeroportuárias e coordenar

e controlar as actividades dos diversos operadores presentes no aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;

k) “Série de faixas horárias”: pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um período de programação regularmente à mesma hora, no mesmo dia da semana, e atribuídas de acordo com o pedido ou, se tal não for possível, num horário aproximado;

l) “Voos privados das empresas”: o sector da aviação geral que diz respeito à exploração ou à utilização de aeronaves pelas empresas para o transporte de passageiros ou de mercadorias no exercício das suas actividades, realizando-se os voos para fins geralmente considerados não acessíveis ao público, sendo pilotados por indivíduos que possuem, no mínimo, uma licença de piloto comercial de aviões, válida com qualificação de voo por instrumentos;

m) “Parâmetros de coordenação”: a expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade disponível de atribuição de faixas horárias num aeroporto durante cada período de coordenação, que tem em conta todos os factores técnicos, operacionais e ambientais que afectam o desempenho da infra-estrutura aeroportuária e os seus vários subsistemas.».

3. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. a) Os Estados-Membros não serão obrigados a designar um aeroporto como aeroporto com horários facilitados ou aeroporto coordenado, salvo em aplicação do presente artigo.

b) Os Estados-Membros só designarão um aeroporto como aeroporto coordenado nos termos do n.º 3.»;

b) O termo «aeroporto coordenado» no n.º 2 é substituído por «aeroportos com horários facilitados.»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. O Estado-Membro responsável deve garantir que a entidade gestora do aeroporto, ou qualquer outro organismo competente, efectue uma análise extensiva da capacidade nos aeroportos que não tenham sido designados ou nos aeroportos com horários facilitados, sempre que os Estados-Membros o considerem necessário, após decorridos seis meses:

i) após um pedido por escrito das transportadoras aéreas que representem mais de metade das operações de um aeroporto ou da entidade gestora do

aeroporto quando considerem que, em certos períodos, a capacidade é insuficiente para as operações existentes ou previstas; ou

- ii) a pedido da Comissão, nomeadamente no caso de um aeroporto ser de facto unicamente acessível a transportadoras aéreas às quais tenham sido atribuídas faixas horárias ou quando as transportadoras aéreas e, em particular, os novos operadores, tenham sérias dificuldades em garantir a possibilidade de aterragem e descolagem no aeroporto em causa.

A referida análise, efectuada de acordo com métodos geralmente reconhecidos, deverá determinar os problemas de capacidade, tendo em conta as restrições ambientais aplicáveis ao aeroporto em causa. A análise deverá determinar as possibilidades de ultrapassar as referidas limitações através de novas infra-estruturas ou da transformação das infra-estruturas existentes ou de alterações operacionais ou de outro tipo, bem como o prazo previsto para resolver os problemas. A análise será actualizada caso tenha sido invocado o disposto no n.º 5, ou sempre que se registem alterações no aeroporto em causa com efeitos consideráveis na sua capacidade e utilização. Tanto a análise como a metodologia seguida serão facultadas às partes que solicitaram a realização da análise, bem como a outras partes interessadas, a pedido destas. A análise será simultaneamente comunicada à Comissão.»

- d) O n.º 4 é substituído pelos seguintes números:

«4. Com base na referida análise, os Estados-Membros devem consultar a entidade gestora do aeroporto, as transportadoras aéreas que utilizam regularmente o aeroporto, as suas organizações representativas, os representantes da aviação geral que utilizam regularmente o aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo, sobre a situação do aeroporto em termos de capacidade.

5. Sempre que ocorram problemas de capacidade durante, pelo menos, um período de programação, o Estado-Membro garantirá que só seja atribuída ao aeroporto a designação de “coordenado” para os períodos relevantes se:

- a) As limitações forem de natureza de tal modo grave que não possam ser evitados atrasos importantes no aeroporto; e
- b) Não houver possibilidade de resolver estes problemas a curto prazo.

6. Em derrogação do n.º 5, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excepcionais, atribuir a designação de “coordenados” aos aeroportos afectados durante o período adequado.»

- e) O actual n.º 5 passa a ser o n.º 7 e o termo «aeroporto inteiramente coordenado» é substituído por «aeroporto coordenado».

- 4. O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

- a) O título passa a ter a seguinte redacção: «Facilitador de horários e coordenador»;
- b) Os n.ºs 1 a 6 passam a ter a seguinte redacção:

«1. O Estado-Membro responsável por um aeroporto com horários facilitados ou por um aeroporto coordenado garantirá a nomeação de uma pessoa singular ou colectiva qualificada para o cargo, respectivamente, de facilitador de horários ou de coordenador do aeroporto após consulta das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente, das organizações que as representam, da entidade gestora do aeroporto e do comité de coordenação, caso este exista. Um mesmo facilitador de horários ou coordenador pode ser nomeado para mais do que um aeroporto.

2. O Estado-Membro responsável por um aeroporto com horários facilitados ou por um aeroporto coordenado deve garantir que:

- a) Nos aeroportos com horários facilitados, o facilitador actue nos termos do presente regulamento e de forma independente, imparcial e não discriminatória;
- b) A independência do coordenador num aeroporto coordenado separando o coordenador a nível funcional de qualquer parte interessada singular. O sistema de financiamento das actividades do coordenador será de molde a garantir o estatuto de independência do coordenador;
- c) O coordenador desempenhe as suas funções de acordo com o presente regulamento e de forma imparcial, não discriminatória e transparente.

3. O facilitador de horários e o coordenador participam nas conferências internacionais de programação de horários das transportadoras aéreas que sejam permitidas pela legislação comunitária.

4. O facilitador de horários aconselhará as transportadoras aéreas e recomendará horários alternativos de chegada e/ou partida, quando houver probabilidade de congestionamento.

5. O coordenador será o único responsável pela atribuição de faixas horárias. Atribuirá as faixas de acordo com o disposto no presente regulamento e assegurará que as faixas possam também, em situações de urgência, ser atribuídas fora das horas de expediente.

6. O facilitador de horários fiscalizará a conformidade das operações das transportadoras aéreas com os horários que lhes forem recomendados. O coordenador fiscalizará a conformidade das operações das transportadoras aéreas com as faixas horárias que lhes forem atribuídas. A verificação dessa conformidade será efectuada em estreita cooperação com a entidade gestora

do aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo e terá em conta parâmetros temporais e outros parâmetros relevantes relativos ao aeroporto em questão. O coordenador deve apresentar, a pedido, aos Estados-Membros em causa e à Comissão um relatório de actividade anual designadamente sobre a aplicação dos artigos 8.ºA e 14.º, bem como sobre quaisquer reclamações relativas à aplicação dos artigos 8.º e 10.º apresentadas ao comité de coordenação e sobre as iniciativas tomadas para a sua resolução.

7. Todos os facilitadores de horários e coordenadores cooperarão para detectarem eventuais incompatibilidades de horários.»;

- c) O actual n.º 7 passa a ser o n.º 8 e a parte introdutória passa a ter a seguinte redacção:

«O coordenador deve, a pedido e dentro de um prazo razoável, facultar gratuitamente, por escrito ou noutro formato facilmente acessível, às partes interessadas, especialmente aos membros ou observadores do comité de coordenação, as seguintes informações para apreciação:»;

- d) O actual n.º 8 passa a ser o n.º 9 e a ter a seguinte redacção:

«9. As informações a que se refere o n.º 8 serão facultadas o mais tardar por ocasião das conferências pertinentes de programação de horários e, se necessário, durante as conferências, e posteriormente. A pedido, o coordenador fornecerá essas informações numa forma resumida. Pode ser cobrada uma taxa relativa aos custos do fornecimento dessas informações resumidas.»;

- e) É aditado um novo número:

«10. Caso existam normas relevantes e geralmente aceites para as informações sobre horários, o facilitador de horários, o coordenador e as transportadoras aéreas devem aplicá-las, desde que sejam conformes com a legislação comunitária.».

5. Os artigos 5.º a 9.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 5.º

### Comité de coordenação

1. Os Estados-Membros responsáveis devem assegurar que, nos aeroportos coordenados, seja instituído um comité de coordenação. Um mesmo comité de coordenação pode ser designado para mais do que um aeroporto. A participação neste comité estará aberta pelo menos às transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regular-

mente e às organizações que as representam, à entidade gestora do aeroporto em causa, às autoridades competentes de controlo do tráfego aéreo e aos representantes da aviação geral que utilizem regularmente o aeroporto.

As atribuições do comité de coordenação consistem em:

- a) Fazer propostas ou aconselhar o coordenador e/ou o Estado-Membro relativamente:

- às possibilidades de aumentar a capacidade do aeroporto, determinada em conformidade com o artigo 3.º, ou de melhorar a sua utilização;
- aos parâmetros de coordenação a determinar de acordo com o artigo 6.º;
- aos métodos de fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas;
- a orientações locais para atribuição de faixas horárias ou a fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas, tendo em conta, nomeadamente, eventuais preocupações ambientais, tal como previsto no n.º 5 do artigo 8.º;
- à melhoria das condições de tráfego existentes no aeroporto em questão;
- a sérias dificuldades enfrentadas pelos novos operadores, tal como previsto no n.º 9 do artigo 10.º;
- a todas as questões relativas à capacidade do aeroporto;

- b) Servir de mediador entre todas as partes envolvidas no que respeita a reclamações relativas à atribuição de faixas horárias, nos termos do artigo 11.º

2. Os representantes do Estado-Membro e o coordenador serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do comité de coordenação.

3. O comité de coordenação elaborará por escrito o regulamento interno, que deverá contemplar, nomeadamente, a participação, as eleições, a periodicidade das reuniões e a(s) língua(s) utilizada(s). Qualquer participante no comité de coordenação pode propor orientações locais, tal como previsto no n.º 5 do artigo 8.º A pedido do coordenador, o comité de coordenação discutirá as orientações locais sugeridas para a atribuição das faixas horárias, bem como as sugeridas para a fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas. Será enviado ao Estado-Membro em causa um relatório dos debates do comité de coordenação, com a indicação das respectivas posições dentro do comité.

**Artigo 6.º****Parâmetros de coordenação**

1. Num aeroporto coordenado, o Estado-Membro responsável deve assegurar a definição dos parâmetros para a atribuição de faixas horárias, duas vezes por ano, tendo em conta todos os condicionalismos relevantes de carácter técnico, operacional e ambiental, bem como as eventuais alterações dos mesmos.

Esse exercício deverá basear-se numa análise objectiva das possibilidades de receber o tráfego aéreo, tendo em conta os diversos tipos de tráfego desse aeroporto, o congestionamento do espaço aéreo que possa ocorrer durante o período de coordenação e a situação respeitante à capacidade.

Os parâmetros serão fornecidos em devido tempo ao coordenador do aeroporto, antes da atribuição inicial de faixas horárias, para as conferências de programação de horários.

2. Para efeitos do exercício referido no n.º 1, sempre que tal não seja determinado pelo Estado-Membro, o coordenador deve definir os intervalos relevantes do tempo de coordenação, após consulta ao comité de coordenação e em conformidade com a capacidade estabelecida.

3. A determinação dos parâmetros e a metodologia utilizada, bem como quaisquer alterações destes, serão discutidas em pormenor no comité de coordenação, de modo a aumentar a capacidade e o número de faixas horárias disponíveis para atribuição, antes de ser adoptada uma decisão final sobre os parâmetros de atribuição das faixas horárias. Todos os documentos pertinentes serão colocados à disposição das partes interessadas que o solicitarem.

**Artigo 7.º****Informações a fornecer ao facilitador de horários e ao coordenador**

1. As transportadoras aéreas que operam ou pretendem operar num aeroporto com horários facilitados ou num aeroporto coordenado devem transmitir, respectivamente, ao facilitador de horários e ao coordenador todas as informações relevantes por eles solicitadas. As informações em causa devem ser apresentadas no formato e no prazo especificados pelo facilitador de horários ou pelo coordenador. No que respeita, nomeadamente, às faixas horárias solicitadas, as transportadoras aéreas devem comunicar ao coordenador, na altura do pedido de atribuição, se beneficiam ou não do estatuto de novo operador tal como previsto na alínea b) do artigo 2.º

Relativamente a todos os demais aeroportos sem designação especial, a entidade gestora do aeroporto fornecerá ao

coordenador todas as informações que possuir sobre os serviços programados das transportadoras aéreas sempre que este as solicite.

2. Caso uma transportadora aérea não forneça as informações referidas no n.º 1, a menos que possa satisfatoriamente demonstrar que existem circunstâncias atenuantes, ou forneça informações falsas ou enganosas, o coordenador não terá em consideração o pedido ou pedidos de faixas horárias apresentados pela transportadora aérea a que dizem respeito as informações em falta ou as informações falsas ou enganosas. O coordenador dará à transportadora aérea em questão a oportunidade de apresentar as suas observações.

3. O facilitador de horários ou o coordenador, a entidade gestora do aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo devem partilhar todas as informações necessárias ao exercício das respectivas funções, nomeadamente os dados de voo e as faixas horárias.

**Artigo 8.º****Procedimento de atribuição de faixas horárias**

1. As séries de faixas horárias são atribuídas a partir da reserva às transportadoras requerentes como autorizações para utilizar as instalações aeroportuárias para efeitos de aterragem ou descolagem durante o período de programação para o qual foram pedidas, devendo, após o termo deste período, ser devolvidas à reserva nos termos do artigo 10.º

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 8.ºA, e 9.º, no n.º 1 do artigo 10.º e no artigo 14.º, o n.º 1 do presente artigo não será aplicável quando se verificarem as seguintes circunstâncias:

- uma transportadora aérea utilizou uma série de faixas horárias para a exploração de serviços aéreos regulares e de serviços aéreos não regulares programados, e
- essa transportadora aérea deu prova bastante ao coordenador de que as séries de faixas horárias em questão foram exploradas, nos termos em que foi autorizado pelo coordenador, durante pelo menos 80 % do tempo durante o período para o qual as faixas lhe foram atribuídas.

Neste caso, essa série de faixas horárias conferirá à transportadora aérea em causa o direito à mesma série de faixas horárias no próximo período de programação equivalente, se tal for solicitado por essa transportadora aérea dentro do prazo referido no n.º 1 do artigo 7.º

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 10.º, caso nenhum pedido de faixas horárias possa ser satisfeito a contento das transportadoras aéreas em causa, será dada

preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados. No caso de pedidos concorrentes dentro da mesma categoria de serviços, será dada prioridade às operações previstas para todo o ano.

4. A reprogramação da série de faixas horárias antes da atribuição das faixas ainda disponíveis na reserva referida no artigo 10.º a outras transportadoras aéreas candidatas apenas será aceite por motivos operacionais ou se a programação das faixas horárias das transportadoras aéreas candidatas melhorar em relação aos horários inicialmente solicitados. Não produz efeitos antes da confirmação expressa do coordenador.

5. O coordenador terá igualmente em conta as demais regras e directrizes estabelecidas pelo sector dos transportes aéreos a nível mundial ou a nível comunitário e as directrizes locais propostas pelo comité de coordenação e aprovadas pelos Estados-Membros ou por quaisquer outros organismos competentes responsáveis pelos aeroportos em causa, desde que tais regras e directrizes não afectem o estatuto de independência do coordenador, sejam conformes à legislação comunitária e tenham por objectivo aumentar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária. Os Estados-Membros devem comunicar essas regras à Comissão das Comunidades Europeias.

6. Caso um pedido de faixa horária não possa ser satisfeito, o coordenador informará a transportadora aérea requerente dos fundamentos da decisão e indicará a faixa horária alternativa disponível mais próxima.

7. Para além da atribuição de faixas horárias planeada para o período de programação horária, o coordenador procurará satisfazer os pedidos de faixas isoladas para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral, apresentados em cima do prazo. Para este efeito, podem ser utilizadas as faixas horárias ainda disponíveis na reserva referida no artigo 10.º depois de concluída a distribuição pelas transportadoras candidatas, bem como as faixas horárias recentemente disponibilizadas.

#### Artigo 8.ºA

##### Mobilidade das faixas horárias

1. As faixas horárias podem ser:

- a) Transferidas por uma transportadora aérea de uma ligação ou tipo de serviço para outra ligação ou tipo de serviço explorados pela mesma transportadora;
- b) Transferidas
  - i) entre uma sociedade-mãe e as suas filiais, e entre filiais da mesma sociedade-mãe;

ii) como parte da aquisição do controlo do capital de uma transportadora aérea;

iii) no caso de uma aquisição total ou parcial quando as faixas horárias estão directamente relacionadas com a transportadora aérea adquirida;

c) Trocadas, numa base individual, entre transportadoras aéreas,

2. As transferências ou as trocas referidas no n.º 1 serão notificadas ao coordenador e não produzirão efeitos antes da confirmação expressa deste último. O coordenador recusar-se-á a confirmar as transferências ou trocas se não estiverem em conformidade com os requisitos do presente regulamento e se não tiver a confirmação de que:

a) As operações aeroportuárias não serão prejudicadas, tendo em conta todos os condicionalismos de ordem técnica, operacional e ambiental;

b) Os limites impostos em conformidade com o artigo 9.º são respeitados;

c) A transferência de faixas horárias não é abrangida pelo âmbito de aplicação do n.º 4;

3. a) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas, como previsto na alínea b) do n.º 1, durante dois períodos de programação horária equivalentes, excepto no caso de uma aquisição legalmente autorizada das actividades de uma empresa falida.

b) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção das subalíneas ii) e iii) da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas para outra ligação, como previsto na alínea a) do n.º 1, durante dois períodos de programação horária equivalentes, a menos que o novo operador tenha sido tratado com a mesma prioridade na nova ligação que na ligação inicial.

c) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas, como previsto na alínea c) do n.º 1, durante dois

períodos de programação horária equivalentes, excepto para melhorar os horários das faixas destes serviços em relação aos horários inicialmente requeridos.

#### Artigo 8.ºB

#### Exclusão dos pedidos de indemnização

O direito a uma série de faixas horárias, referido no n.º 2 do artigo 8.º, não confere o direito a nenhum pedido de indemnização relativo a uma limitação, restrição ou eliminação desse direito imposta pelo direito comunitário, nomeadamente em virtude da aplicação das disposições do Tratado sobre transporte aéreo. O presente regulamento não prejudica a faculdade de as autoridades públicas exigirem a transferência de faixas horárias entre transportadoras aéreas e determinarem a forma da respectiva atribuição nos termos da legislação nacional em matéria de concorrência ou dos artigos 81.º ou 82.º do Tratado CE ou do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas (\*). Estas transferências só podem ser realizadas a título gratuito.

#### Artigo 9.º

#### Obrigações de serviço público

1. Caso tenham sido impostas obrigações de serviço público numa rota, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, os Estados-Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas nessa rota. No caso de as faixas horárias reservadas para as rotas em questão não serem utilizadas, essas faixas serão postas à disposição de outra transportadora aérea interessada em explorar as rotas de acordo com as obrigações de serviço público nos termos do n.º 2. Se nenhuma outra transportadora estiver interessada em explorar as rotas e o Estado-Membro em causa não lançar um concurso público nos termos do n.º 1, alínea d) do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as faixas ficarão reservadas para outra rota sujeita a obrigações de serviço público ou serão devolvidas à reserva.

2. Se mais do que uma transportadora aérea comunitária estiver interessada em explorar uma rota e não tiver conseguido a atribuição, pelo coordenador, de faixas horárias no período compreendido entre a hora que antecede e a hora que se segue aos horários solicitados, aplicar-se-á o procedimento de concurso previsto nas alíneas d) a g) do n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1, alínea i), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

(\*) JO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1310/97 (JO L 180 de 9.7.1997, p. 1). Nova publicação (texto integral): JO L 257/90.»

6. O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 10.º

#### Reserva de faixas horárias

1. O coordenador constituirá uma reserva que incluirá todas as faixas horárias não atribuídas em conformidade com os n.ºs 2 e 4 do artigo 8.º Toda a nova capacidade de faixas horárias, determinada nos termos do n.º 3 do artigo 3.º, será colocada na reserva.

2. As séries de faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para exploração de um serviço regular ou de um serviço não regular programado não conferem a essa transportadora aérea quaisquer direitos à mesma série de faixas horárias durante o próximo período de programação equivalente, a não ser que a transportadora faça prova bastante ao coordenador que as explorou, tal como autorizado pelo coordenador, durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas.

3. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea antes de 31 de Janeiro para a época de Verão seguinte, ou antes de 31 de Agosto para a época de Inverno seguinte, mas que sejam devolvidas ao coordenador para fins de reatribuição antes dessas datas, não serão tidas em conta para efeitos do cálculo de utilização.

4. Se não puder ser demonstrada a utilização em 80 % da série de faixas, todas as faixas que constituem essa série serão colocadas na reserva, a menos que a não utilização possa ser justificada com base num dos seguintes fundamentos:

a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:

— à imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa;

— ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

— a sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afectadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática e/ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;

- c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea comunitária em causa, que tenham determinado a concessão de uma licença temporária pelas autoridades competentes enquanto aguardam a reestruturação financeira da transportadora aérea, nos termos do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92;
- d) Acções judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas.

5. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão examinará a aplicação do n.º 4 pelo coordenador de um aeroporto abrangido pelo presente regulamento.

A Comissão tomará uma decisão no prazo de dois meses após a recepção de um pedido nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 13.º

6. Sem prejuízo do n.º 2 do artigo 8.º do presente regulamento e do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as faixas horárias colocadas na reserva devem ser distribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes. 50 % dessas faixas serão atribuídas em primeiro lugar aos novos operadores, a menos que os pedidos apresentados pelos novos operadores representem menos de 50 %. O coordenador tratará os pedidos de novos operadores e de outras transportadoras com equidade, de acordo com os períodos de coordenação de cada dia de programação horária.

Nos pedidos dos novos operadores, será dada preferência às transportadoras aéreas candidatas ao estatuto de novo operador nos termos das subalíneas i) e ii) da alínea b) do artigo 2.º ou das subalíneas i) e iii) da alínea b) do artigo 2.º

7. Um novo operador ao qual tenha sido oferecida uma série de faixas horárias para uma hora antes ou depois do horário pedido e que não tenha aceite essa oferta não manterá o estatuto de novo operador para esse período de programação.

8. No caso de os serviços serem explorados por um grupo de transportadoras aéreas, só uma das transportadoras aéreas desse grupo pode requerer as faixas horárias necessárias. A transportadora aérea que explorar este serviço assume a responsabilidade pelo cumprimento dos critérios de exploração exigidos para manter a precedência histórica referida no n.º 2 do artigo 8.º

As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para sua exploração podem ser utilizadas por outra ou outras transportadoras aéreas do grupo para exploração conjunta, desde que o código de identificação da transpor-

tadora aérea à qual as faixas foram atribuídas se mantenha no voo partilhado para fins de coordenação e acompanhamento. Terminadas essas operações, as faixas horárias assim utilizadas mantêm-se afectas à transportadora aérea à qual foram inicialmente atribuídas. As transportadoras aéreas que participam em operações de exploração conjuntas informarão os coordenadores dos pormenores dessas operações antes do seu início.

9. Se os novos operadores continuarem a ter sérias dificuldades, o Estado-Membro assegurará a convocação de uma reunião do comité de coordenação do aeroporto destinada a estudar as possibilidades de resolver a situação. A Comissão será convidada a participar nessa reunião.»

7. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

### **Reclamações e direito de recurso**

1. Sem prejuízo dos direitos de recurso nos termos da legislação nacional, as reclamações relativas à aplicação do n.º 2 do artigo 7.º, dos artigos 8.º, 8.º-A e 10.º e dos n.ºs 1 a 4 e 6 do artigo 14.º, devem ser apresentadas ao comité de coordenação. Este deve examinar o assunto no prazo de um mês a contar da apresentação da reclamação e, se possível, fazer propostas ao coordenador para resolução dos problemas. Caso não possa ser dada satisfação às reclamações, o Estado-Membro responsável poderá, no período suplementar de dois meses, prever a mediação de uma organização representativa das transportadoras aéreas ou dos aeroportos ou ainda de terceiros.

2. Os Estados-Membros tomarão medidas apropriadas, de acordo com a legislação nacional, para proteger os coordenadores relativamente ao pagamento de indemnizações por danos relativos às suas funções nos termos do presente regulamento, excepto em casos de negligência grave ou de conduta dolosa.»

8. O título e o n.º 1 do artigo 12.º passam a ter a seguinte redacção:

### **«Relações com países terceiros**

1. Sempre que se verifique que, no que se refere à utilização das faixas horárias nos seus aeroportos, um país terceiro:

- a) Não concede às transportadoras aéreas comunitárias tratamento comparável ao concedido pelo presente regulamento às transportadoras aéreas desse mesmo país, ou

- b) Não confere “de facto” às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais; ou
- c) Confere a transportadoras aéreas de países terceiros tratamento mais favorável que o concedido às transportadoras aéreas comunitárias,

a Comissão poderá, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 13.º, decidir que um ou mais Estados-Membros tomem medidas, incluindo a suspensão total ou parcial da aplicação do presente regulamento à transportadora ou transportadoras desse país terceiro, com vista a pôr fim ao tratamento discriminatório por parte do país terceiro em causa.»

9. Os artigos 13.º e 14.º passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 13.º

#### Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplicam-se os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (\*), tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. A comissão pode ainda consultar o comité sobre quaisquer questões respeitantes à aplicação do presente regulamento.

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

#### Artigo 14.º

#### Execução

1. O plano de voo de uma transportadora aérea pode ser rejeitado pelas autoridades competentes em matéria de gestão do tráfego aéreo se essa transportadora tencionar aterrar ou descolar num aeroporto coordenado, durante os períodos em que é coordenado, sem que lhe tenha sido atribuída uma faixa horária pelo coordenador.

2. Se em 31 de Janeiro ou 31 de Agosto a empresa não for titular de uma licença de exploração ou equivalente ou

se não for declarado pela autoridade licenciadora competente que é provável que uma licença de exploração ou equivalente seja emitida antes do início do período de programação pertinente, o coordenador retirar-lhe-á a série de faixas horárias provisoriamente atribuídas à transportadora aérea durante o período de estabelecimento e colocá-las-á na reserva, respectivamente, para a época do Verão ou do Inverno seguintes.

3. O coordenador retirará as séries de faixas horárias de uma transportadora aérea e colocá-las-á na reserva se a transportadora as tiver recebido na sequência de uma troca nos termos do n.º 1, alínea c), do artigo 8.º A e não as tiver utilizado como previsto.

4. As transportadoras aéreas que repetida e intencionalmente explorem serviços aéreos em horários significativamente diferentes das faixas atribuídas como parte de uma série de faixas horárias ou utilizem faixas horárias de um modo significativamente diferente do indicado no momento da atribuição, daí resultando prejuízos para as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo, perdem o estatuto referido no n.º 2 do artigo 8.º Após ter ouvido a transportadora aérea em causa e lhe ter enviado um único aviso, o coordenador pode decidir retirar, até ao termo do período de programação, as séries de faixas horárias em questão desta transportadora e colocá-las na reserva.

5. Os Estados-Membros devem garantir a existência de sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas ou de medidas equivalentes para os casos de exploração repetida e intencional de serviços aéreos em horários significativamente diferentes das faixas horárias atribuídas ou de utilização de faixas aéreas de um modo significativamente diferente do indicado no momento da atribuição em que tais causas prejudiquem as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo.

6. a) Sem prejuízo do n.º 4 do artigo 10.º, se uma transportadora aérea não conseguir atingir a taxa de utilização de 80 % definida no n.º 2 do artigo 8.º, o coordenador pode, após ouvir a transportadora aérea em causa, decidir retirar a série de faixas desta transportadora aérea até ao final da época de programação e colocá-las na reserva.

- b) Sem prejuízo do n.º 4 do artigo 10.º, se após um certo tempo correspondente a 20 % do período da validade da série não tiverem sido utilizadas quaisquer faixas horárias desta série, o coordenador, após ouvir a transportadora aérea em questão, colocará a série de faixas em questão na reserva para o resto do período de programação.

(\*) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.»

10. É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 14.ºA

**Relatório e cooperação**

1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, o mais tardar três anos após a sua entrada em vigor. Este relatório deverá abranger, nomeadamente, a aplicação dos artigos 8.º, 8.ºA e 10.º

2. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão em matéria de aplicação do presente regulamento, nomeada-

mente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no n.º 1.».

*Artigo 2.º*

1. O presente regulamento entra em vigor três meses após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O n.º 2 do artigo 11.º e o n.º 5 do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 são aplicáveis a partir de 30 de Julho 2005.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 21 de Abril de 2004.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ROCHE

---

**Artigo 12.º****Despesas de funcionamento**

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as despesas decorrentes da instalação e funcionamento dos julgados de paz criados pelo presente diploma, incluindo as relativas ao pessoal a eles afecto, são suportadas nos termos dos protocolos celebrados entre o Ministério da Justiça e os municípios referidos no artigo 1.º

2 — As despesas com a remuneração dos juizes de paz e com o pagamento dos honorários dos mediadores são suportadas pelo Ministério da Justiça, nos termos a definir por portaria do Ministro da Justiça.

**Artigo 13.º****Instalação**

Os julgados de paz criados pelo presente diploma entram em funcionamento na data que, para o efeito, seja determinada na portaria que, nos termos do n.º 3 do artigo 3.º da Lei n.º 78/2001, de 13 de Julho, proceda à respectiva instalação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de Outubro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona*.

Promulgado em 22 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,  
TRANSPORTES E HABITAÇÃO****Decreto-Lei n.º 10/2004**

de 9 de Janeiro

O Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) é um instituto público dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e património próprio, criado pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio, tendo por finalidade supervisionar, regulamentar e inspecionar o sector da aviação civil.

Considerando que as atribuições do INAC consistem, nomeadamente, nos correspondentes poderes de inspecção e de fiscalização do cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito dessas mesmas atribuições, incumbe-lhe, designadamente, instaurar, instruir e decidir os processos de contra-ordenação da sua competência e aplicar as respectivas coimas e sanções acessórias.

A aviação civil constitui um sector de actividade económica em constante evolução e de complexidade crescente, o que impõe, para ser eficaz, a necessidade de um regime de contra-ordenações próprio.

Acresce que a liberalização dos mercados e a liberdade de circulação das pessoas e dos equipamentos

obriga a um esforço dos meios, por parte do Estado, para a prevenção e sanção dos múltiplos ilícitos susceptíveis de ocorrerem no sector da aviação civil.

Neste sentido, cria-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis.

O regime agora aprovado adapta o regime geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, e 244/95, de 14 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, às normas legais e regulamentares específicas do sector da aviação civil, de modo que a garantia do respeito pelas mesmas e o fim de prevenção geral sejam assegurados por um regime sancionatório adequado, respondendo assim às necessidades próprias do sector.

Deste modo, cria-se um regime específico de atribuição da responsabilidade por factos praticados em nome ou por conta de outrem, sem que o mesmo exclua a responsabilidade das pessoas individuais.

Cria-se ainda uma regra de atribuição de responsabilidade para os titulares do órgão de administração e responsáveis pela direcção ou fiscalização de áreas de actividade de pessoas colectivas ou equiparadas que não cumpram o dever de pôr termo aos ilícitos de mera ordenação social que sejam praticados na sua área de intervenção funcional.

O presente diploma procede ainda a uma clara distinção entre contra-ordenações muito graves, graves e leves, a cada uma das quais corresponde uma coima variável, em função do grau de culpa e consoante sejam praticadas por pessoa singular ou colectiva, e, neste último caso, consoante a sua dimensão, tendo as respectivas molduras penais mínimas e máximas sido elevadas relativamente ao regime geral das contra-ordenações.

Determina-se ainda que se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contra-ordenação, deve o arguido ser sempre responsabilizado por ambas as infracções, instaurando-se, para o efeito, processos distintos a decidir pelas respectivas autoridades competentes.

Além disso, é dada a possibilidade ao INAC de aplicar medidas cautelares de suspensão preventiva, no todo ou em parte, das actividades ou funções exercidas pelos arguidos ou, ainda, a sujeição do exercício de funções ou actividades a condições específicas necessárias para o exercício idóneo da actividade ou função em causa.

Finalmente, o prazo de prescrição do procedimento pelas contra-ordenações é alargado para os cinco anos, sujeitando-se ao mesmo prazo a prescrição das respectivas sanções.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 104/2003, de 9 de Dezembro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**CAPÍTULO I****Da contra-ordenação aeronáutica civil****Artigo 1.º****Âmbito**

1 — O presente diploma estabelece o regime aplicável às contra-ordenações aeronáuticas civis.

2 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal correspondente à violação de disposições legais relativas à aviação civil, para o qual se comine uma coima.

3 — O presente diploma apenas se aplica ao exercício das actividades e funções de natureza civil.

4 — As aeronaves do Estado estão excluídas do âmbito de aplicação do presente diploma.

5 — Para efeitos do número anterior, são consideradas aeronaves do Estado as utilizadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais.

## Artigo 2.º

### Aplicação no espaço

Salvo tratado ou convenção internacional em contrário, o presente diploma é aplicável aos factos praticados:

- a) Em território português, independentemente da nacionalidade do agente;
- b) A bordo de aeronave registada no Estado Português;
- c) A bordo de aeronave alugada, com ou sem tripulação, a um operador que tenha a sua sede em território português.

## Artigo 3.º

### Responsabilidade pelas contra-ordenações

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, a responsabilidade pela violação das disposições legais relativas à aviação civil recai no agente que praticou o facto constitutivo do tipo legal.

2 — Os instrutores e examinadores são responsáveis pelos actos praticados pelos instruendos e examinandos, salvo se os mesmos resultarem de desobediência às indicações da instrução e do exame.

3 — As coimas podem ser aplicadas às pessoas colectivas, independentemente da regularidade da sua constituição, bem como às sociedades e associações sem personalidade jurídica.

4 — As pessoas colectivas e as entidades equiparadas referidas no número anterior são responsáveis pelas contra-ordenações aeronáuticas civis quando os factos tiverem sido praticados pelos titulares dos seus órgãos sociais, mandatários, representantes ou trabalhadores no exercício das suas funções, em seu nome ou por sua conta.

5 — Os titulares do órgão de administração das pessoas colectivas e entidades equiparadas, bem como os responsáveis pela direcção ou fiscalização de áreas de actividade em que seja praticada alguma contra-ordenação, incorrem na sanção prevista para o autor, especialmente atenuada, quando, conhecendo ou devendo conhecer a prática da infracção, não adoptem as medidas adequadas para lhe pôr termo imediatamente, salvo se sanção mais grave lhe couber por força de outra disposição legal.

## Artigo 4.º

### Punibilidade da tentativa e da negligência

1 — A negligência nas contra-ordenações aeronáuticas civis é sempre punível.

2 — A tentativa é punível nas contra-ordenações classificadas de graves e muito graves, sendo os limites mínimos e máximos da respectiva coima reduzidos a metade.

## Artigo 5.º

### Responsabilidade solidária

1 — Se o infractor for pessoa colectiva ou entidade equiparada, respondem pelo pagamento da coima, solidariamente com esta, os respectivos administradores, gerentes ou directores, se as infracções também lhes forem imputáveis.

2 — Quando as infracções também forem imputáveis às pessoas colectivas ou entidades equiparadas, estas respondem solidariamente pelo pagamento das coimas, das custas ou de outro encargo associado às sanções aplicadas no processo de contra-ordenação que sejam da responsabilidade dos titulares dos seus órgãos sociais, mandatários, representantes ou trabalhadores.

## Artigo 6.º

### Determinação da sanção aplicável

1 — A determinação da coima concreta e das sanções acessórias faz-se em função da ilicitude concreta do facto, da culpa do agente, dos benefícios obtidos e das exigências de prevenção, tendo ainda em conta a natureza singular ou colectiva do agente.

2 — Na determinação da ilicitude concreta do facto e da culpa das pessoas colectivas e entidades equiparadas atende-se, entre outras, às seguintes circunstâncias:

- a) O perigo ou o dano causados;
- b) O carácter ocasional ou reiterado da infracção;
- c) A existência de actos de ocultação tendentes a dificultar a descoberta da infracção;
- d) A existência de actos do agente destinados a, por sua iniciativa, reparar os danos ou obviar aos perigos causados pela infracção.

3 — Na determinação da ilicitude concreta do facto e da culpa das pessoas singulares, atende-se, além das referidas no número anterior, às seguintes circunstâncias:

- a) Nível de responsabilidade, âmbito das funções e esfera de acção na pessoa colectiva em causa;
- b) Intenção de obter, para si ou para outrem, um benefício ilegítimo ou de causar danos;
- c) Especial dever de não cometer a infracção.

4 — Na determinação da sanção aplicável são ainda tomadas em conta a situação económica e a conduta anterior do agente.

## Artigo 7.º

### Instruções do INAC

1 — Constitui contra-ordenação grave o incumprimento de instruções ou mandados legítimos do INAC, transmitidos por escrito ou verbalmente, desde que posteriormente confirmados por escrito aos seus destinatários.

2 — Se, verificado o incumprimento a que se refere o número anterior, o INAC notificar o destinatário para cumprir a instrução ou o mandado e aquele continuar a não cumprir, é aplicável a coima correspondente às contra-ordenações muito graves, desde que a notificação do INAC contenha a indicação expressa de que ao incumprimento se aplica esta sanção.

## CAPÍTULO II

## Das coimas e sanções acessórias

## SECÇÃO I

## Coimas

## Artigo 8.º

## Classificação das contra-ordenações

Para determinação da coima aplicável e tendo em conta a relevância dos interesses violados, as contra-ordenações classificam-se em leves, graves e muito graves.

## Artigo 9.º

## Montantes das coimas

1 — A cada escalão de gravidade das contra-ordenações aeronáuticas civis corresponde uma coima variável em função do grau de culpa, consoante seja praticada por pessoa singular ou colectiva e, neste último caso, consoante a sua dimensão.

2 — As contra-ordenações leves são puníveis com as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoa singular, coima mínima de € 150 e máxima de € 300, em caso de negligência, e coima mínima de € 300 e máxima de € 1000, em caso de dolo;
- b) Se praticadas por microempresa, pequena ou média empresa, coima mínima de € 350 e máxima de € 700, em caso de negligência, e coima mínima de € 500 e máxima de € 2000, em caso de dolo;
- c) Se praticadas por grande empresa, coima mínima de € 500 e máxima de € 1500, em caso de negligência, e coima mínima de € 1000 e máxima de € 3000, em caso de dolo.

3 — As contra-ordenações graves são puníveis com as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoa singular, coima mínima de € 250 e máxima de € 500, em caso de negligência, e coima mínima de € 500 e máxima de € 1500, em caso de dolo;
- b) Se praticadas por microempresa, coima mínima de € 400 e máxima de € 1000, em caso de negligência, e coima mínima de € 800 e máxima de € 2000, em caso de dolo;
- c) Se praticadas por pequena empresa, coima mínima de € 1000 e máxima de € 2000, em caso de negligência, e coima mínima de € 2500 e máxima de € 4000, em caso de dolo;
- d) Se praticadas por média empresa, coima mínima de € 1500 e máxima de € 2500, em caso de negligência, e coima mínima de € 3000 e máxima de € 5000, em caso de dolo;
- e) Se praticadas por grande empresa, coima mínima de € 2000 e máxima de € 5000, em caso de negligência, e coima mínima de € 5000 e máxima de € 10 000, em caso de dolo.

4 — As contra-ordenações muito graves são puníveis com as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoa singular, coima mínima de € 1000 e máxima de € 2500, em caso de

negligência, e coima mínima de € 2000 e máxima de € 4000, em caso de dolo;

- b) Se praticadas por microempresa, coima mínima de € 1500 e máxima de € 4000, em caso de negligência, e coima mínima de € 4000 e máxima de € 10 000, em caso de dolo;
- c) Se praticadas por pequena empresa, coima mínima de € 2500 e máxima de € 8000, em caso de negligência, e coima mínima de € 8000 e máxima de € 20 000, em caso de dolo;
- d) Se praticadas por média empresa, coima mínima de € 4500 e máxima de € 15 000, em caso de negligência, e coima mínima de € 15 500 e máxima de € 45 000, em caso de dolo;
- e) Se praticadas por grande empresa, coima mínima de € 10 000 e máxima de € 30 000, em caso de negligência, e coima mínima de € 100 000 e máxima de € 250 000, em caso de dolo.

5 — Para efeitos do presente artigo entende-se por:

- a) «Microempresa» a que empregar menos de 10 trabalhadores;
- b) «Pequena empresa» a que empregar menos de 50 trabalhadores, tiver um volume de negócios anual que não exceda 7 milhões de euros ou um balanço total anual que não exceda 5 milhões de euros e que cumpra o critério de independência definido na alínea seguinte;
- c) «Média empresa» a que empregar menos de 250 trabalhadores, tiver um volume de negócios anual que não exceda 40 milhões de euros ou um balanço total anual que não exceda 27 milhões de euros e que cumpra o critério de independência, segundo o qual 25 % ou mais do seu capital social ou dos seus direitos de voto não sejam detidos, directa ou indirectamente, por uma grande empresa ou conjunto de médias empresas;
- d) «Grande empresa» a que empregar mais de 250 trabalhadores e tiver um volume de negócios anual que exceda 40 milhões de euros ou um balanço total anual que exceda 27 milhões de euros.

6 — O limiar do critério de independência definido na alínea c) do número anterior pode ser excedido nos dois casos seguintes:

- a) Se a empresa for propriedade de sociedades públicas de investimento, sociedades de capital de risco ou investidores institucionais, desde que estes últimos não exerçam, a título individual ou conjuntamente, qualquer controlo sobre a empresa;
- b) Se o capital se encontrar disperso de maneira que não seja possível determinar quem o detém e se a empresa declarar que pode legitimamente presumir que 25 % ou mais do seu capital social ou dos seus direitos de voto não são detidos, directa ou indirectamente, por uma grande empresa ou conjunto de médias empresas.

## Artigo 10.º

## Cumprimento do dever omitido

Sempre que a contra-ordenação aeronáutica civil consista na omissão de um dever, o pagamento da coima

e a execução de sanções acessórias não dispensa o infractor do seu cumprimento, se este ainda for possível.

#### Artigo 11.º

##### Reincidência

1 — É punido como reincidente quem cometer uma infracção grave praticada com dolo ou uma infracção muito grave, depois de ter sido condenado por outra infracção grave praticada com dolo ou infracção muito grave, se entre as duas infracções não tiver decorrido um prazo superior ao da prescrição da primeira.

2 — Em caso de reincidência, os limites mínimo e máximo da coima são elevados em um terço do respectivo valor, não podendo esta ser inferior ao valor da coima aplicada pela infracção anterior, desde que os limites mínimo e máximo desta não sejam superiores aos daquela.

#### Artigo 12.º

##### Concurso de infracções

1 — Se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contra-ordenação aeronáutica civil, o arguido é responsabilizado por ambas as infracções, instaurando-se, para o efeito, processos distintos a decidir pelas autoridades competentes, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — A decisão do INAC que aplique uma coima ou uma sanção acessória caduca quando o arguido venha a ser condenado em processo criminal pelo mesmo facto.

#### SECÇÃO II

##### Sanções acessórias

#### Artigo 13.º

##### Publicidade

1 — Quando a lei determinar a publicidade da punição por contra-ordenação, pode a mesma consistir na publicação de um extracto com a caracterização da infracção e a norma violada, a identificação do infractor e a sanção aplicada:

- a) Num jornal diário de âmbito nacional e numa publicação periódica local ou regional da área da sede do infractor, a expensas deste;
- b) Na 2.ª série do *Diário da República*, no último dia útil de cada trimestre;
- c) Na página electrónica que o INAC detém na Internet.

2 — As publicações referidas no número anterior são promovidas pelo tribunal competente, em relação às infracções objecto de decisão judicial, e pelo INAC, nos restantes casos.

#### Artigo 14.º

##### Interdição e inibição do exercício da actividade

1 — Pode ser aplicada aos responsáveis por qualquer contra-ordenação a interdição temporária do exercício pelo infractor da profissão ou da actividade a que a contra-ordenação respeita.

2 — Quando o infractor for pessoa colectiva ou entidade equiparada pode ser aplicada a inibição do exercício de funções de administração, direcção, chefia ou

fiscalização aos titulares dos respectivos cargos e ainda a interdição temporária do exercício da actividade a que respeita a contra-ordenação.

#### Artigo 15.º

##### Efeitos da perda de objectos perigosos ou da perda do valor

O carácter definitivo ou o trânsito em julgado da decisão que aplique uma sanção acessória de perda de objectos perigosos ou de perda do valor determina a transferência da propriedade para o INAC.

#### Artigo 16.º

##### Registo individual

1 — O INAC deve organizar um registo individual dos sujeitos responsáveis pelas infracções da aviação civil, de âmbito nacional, do qual devem constar as sanções principais e acessórias aplicadas em processos de contra-ordenação.

2 — Aos registos previstos no número anterior aplica-se a lei da protecção de dados pessoais.

#### SECÇÃO III

##### Prescrição

#### Artigo 17.º

##### Prescrição

1 — O procedimento por contra-ordenação extingue-se, por efeito de prescrição, logo que sobre a prática da contra-ordenação tiver decorrido o prazo de cinco anos.

2 — O prazo de prescrição das coimas e das sanções acessórias é de cinco anos a contar do dia em que se torna definitiva ou transita em julgado a decisão que determinou a sanção.

#### CAPÍTULO III

##### Do processo

#### SECÇÃO I

##### Competência

#### Artigo 18.º

##### Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das normas relativas à aviação civil compete às entidades seguintes:

- a) INAC;
- b) Direcção Regional dos Aeroportos da Madeira, nas áreas dos aeródromos regionais cuja gestão lhe esteja concedida;
- c) Organismo do Governo Regional dos Açores, nas áreas dos aeródromos regionais cuja gestão lhe esteja concedida;
- d) Directores de aeródromos e responsáveis pelas entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infra-estruturas aeroportuárias nas respectivas áreas de competência;

- e) A Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública e os órgãos da autoridade marítima.

2 — Compete ao INAC proceder à aplicação das coimas e das sanções acessórias.

## SECÇÃO II

### Processamento

#### Artigo 19.º

##### Auto de advertência

1 — Quando a contra-ordenação consistir em irregularidade sanável e da qual não tenha resultado prejuízo irreparável, o INAC pode levantar auto de advertência, com a indicação da infracção verificada, das medidas recomendadas ao infractor e do prazo para o seu cumprimento.

2 — O INAC notifica ou entrega imediatamente o auto de advertência ao infractor para que a irregularidade seja sanada, avisando-o de que o incumprimento das medidas recomendadas determina a instauração de processo por contra-ordenação e influi na determinação da medida da coima.

3 — Se o cumprimento da norma a que respeita a infracção for comprovável por documentos, o agente deve apresentar ao INAC os documentos comprovativos do cumprimento, no prazo fixado por este.

4 — No caso de infracção não abrangida pelo disposto no número anterior, o INAC pode ordenar ao infractor que, dentro do prazo fixado, lhe comunique sob compromisso de honra que tomou as medidas necessárias para cumprir a norma.

5 — Sanada a irregularidade, o processo é arquivado e a advertência torna-se definitiva, como decisão condenatória, não podendo o mesmo facto voltar a ser apreciado como contra-ordenação.

6 — O desrespeito das medidas recomendadas no auto de advertência é ponderado pelo INAC ou pelo tribunal, em caso de impugnação judicial, designadamente para efeitos de verificação da existência de conduta dolosa.

#### Artigo 20.º

##### Auto de notícia ou participação

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, qualquer das entidades referidas no artigo 18.º levanta auto de notícia quando verifique ou comprove, pessoal e directamente, ainda que por forma não imediata, qualquer contra-ordenação aeronáutica civil.

2 — Relativamente às infracções de natureza contra-ordenacional cuja verificação não foi comprovada pessoalmente, qualquer das entidades referidas no artigo 18.º elabora participação instruída com os elementos de prova de que disponha e acompanhada de rol de testemunhas, limitado ao máximo de três testemunhas por cada infracção.

#### Artigo 21.º

##### Elementos do auto de notícia e da participação

1 — O auto de notícia e a participação referidos no artigo anterior devem conter os seguintes elementos:

- a) Os factos que constituem a infracção;
- b) O dia, a hora, o local e as circunstâncias em que a infracção foi cometida;

- c) Todos os elementos que possam ser averiguados acerca da identificação e residência dos infractores;

- d) Nome, categoria e assinatura do autuante ou participante;

- e) Quando se trate de participação, a identificação e residência das testemunhas.

2 — Quando o responsável pela infracção for uma pessoa colectiva ou entidade equiparada, deve indicar-se, sempre que possível, a identificação e residência dos respectivos administradores, gerentes ou directores.

3 — O auto de notícia ou a participação é remetida ao INAC no prazo máximo de oito dias úteis.

## SECÇÃO III

### Instrução

#### Artigo 22.º

##### Entidade instrutora

1 — A instrução dos processos de contra-ordenações aeronáuticas civis compete ao INAC, nos termos dos respectivos estatutos.

2 — O autuante ou o participante não podem exercer funções instrutórias no mesmo processo.

3 — O prazo para a instrução é de 90 dias.

4 — Se a instrução não puder ser concluída no prazo indicado no número anterior, o INAC pode, sob proposta fundamentada do instrutor, prorrogar o prazo por um período até 30 dias.

#### Artigo 23.º

##### Tramitação do auto

O auto de notícia, depois de confirmado pelo INAC, é notificado ao infractor para, no prazo de 15 dias úteis, apresentar resposta escrita, devendo juntar os documentos probatórios de que disponha e arrolar testemunhas, até ao máximo de três por cada infracção, ou comparecer, para ser ouvido, em dia a designar pelo INAC.

#### Artigo 24.º

##### Falta de comparência de testemunhas e peritos

1 — Às testemunhas e aos peritos que não comparecerem no dia, hora e local designados para a diligência do processo, nem justificarem a falta no acto ou nos cinco dias úteis imediatos, é aplicada pelo INAC uma sanção pecuniária até 10 unidades de conta.

2 — O pagamento é efectuado no prazo de 10 dias úteis a contar da notificação, sob pena de se proceder a cobrança coerciva.

#### Artigo 25.º

##### Ausência do arguido

A falta de comparência do arguido não obsta a que o processo de contra-ordenação siga os seus termos.

#### Artigo 26.º

##### Notificações

1 — As notificações em processo de contra-ordenação são feitas por carta registada com aviso de recepção, dirigida para a sede ou para o domicílio dos destinatários

e dos seus mandatários judiciais, ou pessoalmente, se necessário, através das autoridades policiais.

2 — A notificação ao arguido do acto processual que lhe impute a prática de contra-ordenação, bem como da decisão que lhe aplique coima, sanção acessória ou alguma medida cautelar, é feita nos termos do número anterior ou, quando o arguido não seja encontrado ou se recuse a receber a notificação, por anúncio publicado num dos jornais da localidade da sua sede ou da última residência conhecida no País ou, no caso de aí não haver jornal ou de o arguido não ter sede ou residência no País, num dos jornais diários de Lisboa.

#### Artigo 27.º

##### Medidas cautelares

1 — Quando se revele necessário para a instrução do processo ou para a defesa da segurança da aviação civil, o INAC pode determinar uma das seguintes medidas:

- a) Suspensão preventiva de alguma ou algumas actividades ou funções exercidas pelo arguido;
- b) Sujeição do exercício de funções ou actividades a determinadas condições, necessárias para esse exercício, nomeadamente o cumprimento de deveres de informação.

2 — A determinação referida no número anterior vigora, consoante os casos:

- a) Até à sua revogação pelo INAC ou por decisão judicial;
- b) Até ao início do cumprimento da sanção acessória aplicada nos termos do artigo 14.º

3 — Quando seja determinada a suspensão total das actividades ou das funções exercidas pelo arguido e este venha a ser condenado, no mesmo processo, em sanção acessória que consista em interdição ou inibição do exercício das mesmas actividades ou funções, é descontado por inteiro no cumprimento da sanção acessória o tempo de duração da suspensão preventiva.

4 — A determinação de suspensão preventiva pode ser publicada pelo INAC.

#### Artigo 28.º

##### Apreensão cautelar

1 — O INAC pode determinar, nos termos do regime geral das contra-ordenações, a apreensão provisória dos seguintes bens e documentos:

- a) Aeronaves;
- b) Licenças, certificados, autorizações, aprovações, permissões, guias de substituição e outros documentos equiparados.

2 — No caso de apreensão cautelar de aeronaves, pode o seu proprietário, ou quem o represente, ser designado fiel depositário, com a obrigação de não utilizar os bens cautelarmente apreendidos, sob pena de crime de desobediência qualificada.

#### SECÇÃO IV

##### Sanção

#### Artigo 29.º

##### Suspensão da sanção

1 — O INAC pode suspender, total ou parcialmente, a aplicação da sanção.

2 — A suspensão pode ficar condicionada ao cumprimento de certas obrigações, designadamente as consideradas necessárias para a regularização de situações ilegais, à reparação de danos ou à prevenção de perigos para a segurança na aviação civil.

3 — O tempo de suspensão é fixado entre dois e cinco anos, contando-se o seu início a partir da data em que se esgotar o prazo da impugnação judicial da decisão condenatória.

4 — A suspensão não abrange custas.

5 — Decorrido o tempo de suspensão sem que o arguido tenha praticado qualquer contra-ordenação aeronáutica civil e sem que tenha violado as obrigações que lhe hajam sido impostas, fica a condenação sem efeito, procedendo-se, no caso contrário, à execução da sanção aplicada.

#### Artigo 30.º

##### Pagamento voluntário da coima

1 — Relativamente a infracções leves e graves, bem como a infracções muito graves praticadas com negligência, o arguido pode proceder ao pagamento voluntário da coima no prazo referido no artigo 23.º

2 — Se a infracção consistir na falta de entrega de documentos ou na omissão de comunicações obrigatórias, o pagamento voluntário da coima só é possível se o arguido sanar a falta no mesmo prazo.

3 — A coima é liquidada pelo valor mínimo que corresponda à infracção praticada com negligência, devendo ter em conta o agravamento a título de reincidência.

4 — Nos casos referidos no número anterior, se o infractor agir com desrespeito das medidas recomendadas no auto de advertência, a coima é liquidada pelo valor mínimo do grau que corresponda à infracção praticada com dolo.

5 — Para efeitos do n.º 1 do artigo 11.º, o pagamento voluntário da coima equivale a condenação e não exclui a possibilidade de aplicação de sanções acessórias.

#### SECÇÃO V

##### Processo sumaríssimo

#### Artigo 31.º

##### Processo sumaríssimo

1 — Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifiquem, pode o INAC, antes de acusar formalmente o arguido, comunicar-lhe a decisão de proferir uma admoestação ou de aplicar uma coima cuja medida concreta não exceda o triplo do limite mínimo da moldura abstractamente prevista para a infracção.

2 — Pode ainda ser determinado ao arguido que adopte o comportamento legalmente exigido dentro do prazo que o INAC lhe fixe para o efeito.

3 — A decisão prevista no n.º 1 é escrita e contém a identificação do arguido, a descrição sumária dos factos imputados, a menção das disposições legais violadas e termina com a admoestação ou a indicação da coima concretamente aplicada.

4 — O arguido é notificado da decisão e informado de que lhe assiste o direito de a recusar, no prazo de cinco dias, e da consequência prevista no número seguinte.

5 — A recusa ou o silêncio do arguido no prazo referido no número anterior, o requerimento de qualquer diligência complementar, o incumprimento do disposto no n.º 2 ou o não pagamento da coima no prazo de 10 dias após a notificação referida no número anterior determinam o imediato prosseguimento do processo de contra-ordenação, ficando sem efeito a decisão referida nos n.ºs 1 a 3.

6 — Tendo o arguido procedido ao cumprimento do disposto no n.º 2 e ao pagamento da coima que lhe tenha sido aplicada, a decisão torna-se definitiva, como decisão condenatória, não podendo o facto voltar a ser apreciado como contra-ordenação.

7 — As decisões proferidas em processo sumaríssimo são irrecorríveis.

## CAPÍTULO IV

### Disposições finais

#### Artigo 32.º

##### Afectação do produto das coimas

O produto das coimas aplicadas reverte na percentagem de 60 % para o Estado e nas percentagens de 30 % e de 10 %, respectivamente, para o INAC e para a entidade fiscalizadora interveniente.

#### Artigo 33.º

##### Actualização das coimas

Os montantes mínimos e máximos das coimas referidos no artigo 9.º podem ser actualizados trienalmente e com início em Janeiro de 2004, com base na percentagem de aumento do índice de preços ao consumidor nos três anos precedentes.

#### Artigo 34.º

##### Custas

1 — As decisões do INAC sobre a matéria do processo devem fixar o montante das custas.

2 — As custas são suportadas pelo arguido e co-responsáveis nos termos do presente diploma, em caso de aplicação de uma coima ou de uma sanção acessória.

3 — Às custas a aplicar nos processos de contra-ordenação instaurados pelo INAC aplicam-se os preceitos reguladores das custas em processo criminal.

#### Artigo 35.º

##### Direito subsidiário

Em tudo o que não for expressamente regulado no presente diploma, aplica-se o regime geral das contra-ordenações.

#### Artigo 36.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de Dezembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Maria Celeste Ferreira*

*Lopes Cardona* — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 19 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 23 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

## Decreto-Lei n.º 11/2004

de 9 de Janeiro

O Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, estabeleceu a obrigatoriedade de cobrança de uma taxa de segurança definida como contrapartida dos serviços prestados aos passageiros do transporte aéreo e destinada à cobertura parcial dos encargos respeitantes aos meios humanos e materiais afectos à segurança da aviação civil, para repressão de actos ilícitos.

A evolução rápida do referido meio de transporte e a sua utilização por um número cada vez maior de passageiros em deslocações por motivos de trabalho ou lazer e, ao mesmo tempo, a constatação de que se perfilam possibilidades cada vez mais sofisticadas de ameaças à integridade física de pessoas e à segurança das aeronaves, que importa prevenir com adequada eficácia, levaram a que, internacionalmente, no âmbito da Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), fosse estabelecido o objectivo de submeter a totalidade da bagagem de porão a rastreio.

Os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 e as consequências deles resultantes para o sector da aviação civil vieram determinar a necessidade de dispor de meios tecnologicamente avançados permitindo a tomada de medidas eficazes de prevenção de actos de terrorismo.

Neste contexto, foi publicado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, que se traduzem na obrigação, entre outras, de rastreio total da bagagem de porão, aplicável a todos os aeroportos situados no território dos Estados membros abertos a operações comerciais de transporte aéreo, sem distinção entre voos domésticos e internacionais.

O Estado Português está, pois, vinculado ao estabelecimento de um sistema para o rastreio total da bagagem de porão nos aeroportos nacionais.

Assim, no âmbito das relações tutelares, foi determinado que a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., a quem está cometida a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos do continente e da Região Autónoma dos Açores, nos termos do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, e a ANAM — Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S. A., à qual está cometido o estudo, planeamento, construção e exploração dos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, nos termos do Decreto-Lei n.º 453/91, de 11 de Dezembro, assegurassem a instalação do sistema adequado à verificação da totalidade da bagagem de porão nos aeroportos nacionais sob sua gestão, efectuando todos os investimentos necessários, cabendo ao Estado, através do Ministério da Administração Interna, assumir a responsabilidade pela operação desse sistema.

## I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

**REGULAMENTO (CE) N.º 1554/2003 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 22 de Julho de 2003**  
**que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Após consulta do Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A guerra lançada em Março de 2003 contra o Iraque e a evolução política que se lhe seguiu, assim como o surto de síndrome respiratória aguda (SRA), afectaram seriamente as operações de transporte aéreo e provocaram uma redução significativa da procura no início do período de programação de horários de Verão de 2003.

- (2) Para impedir que a não utilização das faixas horárias atribuídas para o período de 2003 conduza à perda do direito das transportadoras aéreas às mesmas, é necessário estabelecer, de forma clara e sem ambiguidade, que os períodos de programação de horários em 2003 e 2004 são negativamente afectados pela guerra e pelo surto de SRA.

- (3) Por conseguinte, o Regulamento (CEE) n.º 95/93 <sup>(4)</sup> deverá ser alterado em conformidade,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

É inserido o seguinte artigo 10.ºB no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho:

*«Artigo 10.ºB*

Para efeitos da aplicação do n.º 3 do artigo 10.º, os coordenadores devem aceitar que as transportadoras aéreas têm direito, no período de programação de horários de Verão de 2004, à mesma série de faixas horárias que lhes foi atribuída no período de programação de horários de Verão de 2003.».

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 22 de Julho de 2003.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

G. ALEMANNO

<sup>(1)</sup> JO C 270 E de 25.9.2001, p. 131.

<sup>(2)</sup> JO C 125 de 27.5.2002, p. 8.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 19 de Junho de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 15 de Julho de 2003.

<sup>(4)</sup> JO L 14 de 22.1.1993, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 894/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 142 de 31.5.2002, p. 3).

**REGULAMENTO (CE) N.º 894/2002 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 27 de Maio de 2002**  
**que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à**  
**atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Os ataques terroristas perpetrados em 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos e os desenvolvimentos políticos que se lhes seguiram afectaram seriamente as operações de transporte aéreo das transportadoras aéreas, tendo provocado uma redução significativa da procura durante o resto dos períodos de programação de horários de Verão de 2001 e de Inverno de 2001/2002.
- (2) Para garantir que a não utilização das faixas horárias atribuídas para esses períodos não conduza à perda do direito dos operadores às mesmas, parece necessário estabelecer de forma clara e sem ambiguidades que os períodos de programação de horários em causa foram negativamente afectados pelos ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001.

- (3) Por conseguinte, o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade <sup>(4)</sup>, deve ser alterado nesse sentido,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

É inserido o seguinte artigo no Regulamento (CEE) n.º 95/93:

*«Artigo 10.ºA*

**Acontecimentos de 11 de Setembro de 2001**

Para efeitos da aplicação do n.º 3 do artigo 10.º, os coordenadores devem aceitar que as transportadoras aéreas têm direito, no período de programação de horários de Verão de 2002 e no período de programação de horários de Inverno de 2002/2003, a utilizar a mesma série de faixas horárias que, por lhes ter sido atribuída no período de programação de horários de Verão de 2001 e no período de programação de horários de Inverno de 2001/2002, respectivamente, utilizavam a 11 de Setembro de 2001.».

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 27 de Maio de 2002.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. ARIAS CAÑETE

<sup>(1)</sup> JO C 103 E de 30.4.2002, p. 350.

<sup>(2)</sup> Parecer emitido em 20 de Março de 2002 (ainda não publicado no *Jornal Oficial*).

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 6 de Fevereiro de 2002 (ainda não publicado no *Jornal Oficial*), posição comum do Conselho de 25 de Março de 2002 (ainda não publicada no *Jornal Oficial*) e decisão do Parlamento Europeu de 15 de Maio de 2002.

<sup>(4)</sup> JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

REGULAMENTO (CEE) No 95/93 DO CONSELHO de 18 de Janeiro de 1993 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o no 2 do seu artigo 84o,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu (2),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (3),

Considerando que existe um desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos na Europa e a disponibilidade de infra-estruturas adequadas para fazer face à procura e que, consequentemente, se verifica um número crescente de aeroportos congestionados na Comunidade;

Considerando que a atribuição de faixas horárias em aeroportos congestionados deverá basear-se em normas imparciais, transparentes e não discriminatórias;

Considerando que há uma maior garantia de imparcialidade quando a decisão de coordenar um aeroporto for tomada pelo Estado-membro responsável por esse aeroporto com base em critérios objectivos;

Considerando que, sob determinadas condições e no intuito de facilitar as operações, é desejável que os Estados-membros detenham a faculdade de designar um aeroporto como coordenado, desde que sejam respeitados os princípios da transparência, da imparcialidade e da não discriminação;

Considerando que o Estado-membro responsável pelo aeroporto coordenado deve assegurar a nomeação de um coordenador cuja imparcialidade seja inquestionável;

Considerando que a transparência da informação é um elemento essencial para assegurar a objectividade do processo de atribuição de faixas horárias;

Considerando que os princípios por que se rege o actual sistema de atribuição de faixas horárias pode constituir a base do presente regulamento, desde que este sistema evolua em consonância com as inovações introduzidas no domínio dos transportes na Comunidade;

Considerando que a política comunitária consiste em facilitar a concorrência e em facultar o acesso ao mercado, de acordo com o Regulamento (CEE) no 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (4), e que estes objectivos implicam que seja concedido um forte apoio às transportadoras aéreas que pretendem dar início a operações nas rotas intracomunitárias;

Considerando que o actual sistema dispõe em relação aos direitos adquiridos;

Considerando que as novas disposições deverão igualmente autorizar novos operadores no mercado comunitário;

Considerando que é necessário prever disposições especiais, de âmbito restrito, para assegurar a prestação de serviços aéreos domésticos adequados às regiões do Estado-membro em causa;

Considerando que é igualmente necessário evitar situações em que, devido à falta de faixas horárias disponíveis, se verifique uma distribuição desigual dos benefícios da liberalização e uma distorção da concorrência;

Considerando que é desejável utilizar da melhor maneira as faixas horárias existentes, por forma a respeitar os objectivos acima expostos;

Considerando que é desejável que os países terceiros ofereçam às transportadoras comunitárias um tratamento equivalente;

Considerando que a aplicação do disposto no presente regulamento não prejudica as regras de concorrência do Tratado, em especial os artigos 85o e 86o;

Considerando que, em 2 de Dezembro de 1987, foram acordadas em Londres pelo Reino de Espanha e o Reino Unido, numa declaração conjunta efectuada pelos ministros dos Negócios Estrangeiros dos dois países, disposições que têm em vista uma maior cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar e que essas disposições não entraram ainda em vigor;

Considerando que o presente regulamento deverá ser revisto após um determinado período de aplicação, a fim de se avaliar o seu funcionamento,

#### ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

##### Artigo 1o

Âmbito de aplicação 1. O presente regulamento é aplicável à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários.

2. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das disposições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido em relação ao diferendo a respeito da soberania sobre o território onde se encontra situado o aeroporto.

3. A aplicação das disposições do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar está suspensa até se iniciar a aplicação do regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido feita em 2 de Dezembro de 1987. Os governos de Espanha e do Reino Unido informarão o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime.

##### Artigo 2o

Definições Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) « Faixa horária », a hora prevista de chegada ou de partida disponível ou atribuída a um movimento de aeronave numa data específica num aeroporto coordenado nos termos do presente regulamento;

b) « Novo operador »:

i) uma transportadora aérea que solicite faixas horárias num aeroporto num determinado dia e que detenha, ou à qual tenham sido atribuídas menos de quatro faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia

ou

ii) uma transportadora aérea que solicite faixas horárias para um serviço sem escala entre dois aeroportos comunitários em que duas outras transportadoras, no máximo, façam um serviço directo entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, que detenha ou à qual tenham sido atribuídas menos de quatro faixas horárias nesse aeroporto, nesse dia e para esse serviço.

Uma transportadora aérea que detenha mais de 3 % de todas as faixas horárias disponíveis no dia em questão num determinado aeroporto, ou mais de 2 % de todas as faixas horárias disponíveis no dia em questão num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte, não será considerada como novo operador nesse aeroporto;

c) « Serviço aéreo directo », um serviço entre dois aeroportos, incluindo escalas com a mesma aeronave e o mesmo número de voo;

d) « Período de programação de horários », tanto a estação de Verão como a de Inverno, tal como constam dos horários das transportadoras aéreas;

e) « Transportadora aérea comunitária », uma transportadora aérea detentora de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-membro nos termos do Regulamento (CEE) no 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (5);

f) « Aeroporto coordenado », um aeroporto em que se tenha designado um coordenador para facilitar as operações das transportadoras aéreas que nele operem ou tencionem operar;

g) « Aeroporto inteiramente coordenado », qualquer aeroporto coordenado em que, para poder aterrar ou descolar durante os períodos em que estiver inteiramente coordenado, uma transportadora aérea deva dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador;

h) « Sistema de aeroportos », dois ou mais aeroportos agrupados que sirvam a mesma cidade ou aglomeração, como consta do anexo II do Regulamento (CEE) no 2408/92.

##### Artigo 3o

Condições para a coordenação dos aeroportos 1. Para além do disposto no presente artigo, os Estados-membros não terão a obrigação de designar um aeroporto como coordenado.

2. Os Estados-membros poderão, contudo, tomar medidas para designar um aeroporto como coordenado, desde que sejam respeitados os princípios de transparência, da imparcialidade e da não discriminação.

3. i) Sempre que as transportadoras aéreas que representam mais de metade das operações de um aeroporto e/ou a autoridade aeroportuária considerem que, em certos períodos, a capacidade é insuficiente para as operações existentes ou previstas,

ou

ii) nos casos em que os novos operadores se deparem com graves problemas de obtenção de faixas horárias

ou

iii) sempre que os Estados-membros o considerem necessário,

os Estados-membros assegurarão que, tendo em conta a metodologia correntemente aceite, seja feita logo que possível uma análise exaustiva da capacidade nesse aeroporto, a fim de determinar as possibilidades de aumentar a sua capacidade a curto prazo através de modificações infra-estruturais ou operacionais, bem como o quadro temporal previsto para resolver os problemas. Essa análise será actualizada periodicamente. Tanto a análise como a metodologia seguida serão facultadas às partes interessadas.

4. Se, após consulta das transportadoras aéreas que utilizam regularmente o aeroporto, das suas organizações representativas, das autoridades aeroportuárias, das autoridades de controlo do tráfego aéreo e, caso existam, das organizações representativas dos passageiros, essa análise não mostrar que é possível resolver os problemas graves a curto prazo, os Estados-membros tomarão medidas para que o aeroporto seja designado como inteiramente coordenado durante os períodos em que houver problemas de capacidade.

5. Quando houver capacidade suficiente para satisfazer as operações existentes ou previstas num aeroporto inteiramente coordenado, ser-lhe-á retirada a designação de aeroporto inteiramente coordenado.

#### Artigo 4o

Coordenador 1. O Estado-membro responsável por um aeroporto coordenado ou inteiramente coordenado nomeará uma pessoa singular ou colectiva com conhecimentos profundos de coordenação da programação de horários das transportadoras aéreas como coordenador de aeroporto, após consulta das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente, das suas organizações representativas e das autoridades aeroportuárias. O mesmo coordenador pode ser nomeado para mais de um aeroporto.

2. O Estado-membro assegurará a independência do coordenador no desempenho das funções que lhe incumbem nos termos do presente regulamento.

3. O coordenador exercerá as suas funções de acordo com o presente regulamento, de forma imparcial, não discriminatória e transparente.

4. O coordenador participará nas conferências internacionais de programação de horários das transportadoras aéreas que sejam permitidas pela legislação comunitária.

5. O coordenador será responsável pela atribuição de faixas horárias.

6. O coordenador controlará a utilização das faixas horárias.

7. Sempre que sejam atribuídas faixas horárias, o coordenador deve, a pedido e dentro de um prazo razoável, facultar as seguintes informações, para apreciação de todas as partes interessadas:

a) As faixas horárias com direitos de anterioridade, por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto;

b) As faixas horárias requeridas (pedidos iniciais), por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas;

c) Todas as faixas aéreas atribuídas, bem como os pedidos de faixas horárias pendentes, classificados individualmente por ordem cronológica e por transportadora aérea, em relação a todas as transportadoras aéreas;

d) As restantes faixas horárias disponíveis;

e) Uma descrição pormenorizada dos critérios utilizados na atribuição.

8. As informações a que se refere o no 7 serão facultadas o mais tardar por ocasião das conferências pertinentes de programação de horários e, se necessário, durante as conferências, e posteriormente.

## Artigo 5o

Comité de coordenação 1. Os Estados-membros devem assegurar que, nos aeroportos que tenham sido designados como inteiramente coordenados, seja instituído um comité de coordenação que coadjuvará, como órgão consultivo, o coordenador referido no artigo 4o A participação neste comité estará aberta pelo menos às transportadoras aéreas e/ou às suas organizações representativas que utilizem o ou os aeroportos com regularidade, bem como às autoridades aeroportuárias em causa e aos representantes do controlo do tráfego aéreo. O mesmo comité de coordenação pode ser designado para mais de um aeroporto.

As atribuições do comité de coordenação consistirão, nomeadamente, em aconselhar quanto:

- às possibilidades de aumentar a capacidade determinada de acordo com o artigo 6o,
- a melhoramentos das condições de tráfego existentes no aeroporto em questão,
- a queixas respeitantes à atribuição de faixas horárias, como as referidas no no 7 do artigo 8o,
- aos métodos de controlo da utilização das faixas horárias atribuídas,
- a directrizes para a atribuição de faixas horárias, tendo em conta as condições locais,
- as sérias dificuldades enfrentadas por novos operadores, como as referidas no artigo 10o

2. O no 1 poderá aplicar-se aos aeroportos designados como coordenados em conformidade com o disposto no artigo 3o

## Artigo 6o

Capacidade do aeroporto 1. Nos aeroportos em que se proceda à atribuição de faixas horárias, as autoridades competentes determinarão duas vezes por ano a capacidade disponível para atribuição de faixas horárias, em cooperação com representantes do controlo do tráfego aéreo e com as autoridades aduaneiras e responsáveis pela imigração, bem como com as transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto e/ou as suas organizações representativas e com o coordenador aeroportuário, de acordo com a metodologia correntemente aceite. Quando as autoridades competentes não forem as autoridades aeroportuárias, estas últimas deverão ser igualmente consultadas.

O exercício acima descrito deverá basear-se numa análise objectiva das possibilidades de acolher o tráfego aéreo, tendo em conta os diversos tipos de tráfego desse aeroporto.

Os resultados deste exercício serão atempadamente fornecidos ao coordenador aeroportuário, antes de se proceder à atribuição de faixas horárias com vista às conferências de programação de horários.

2. O no 1 poderá ser aplicado a aeroportos designados como coordenados em conformidade com o disposto no artigo 3o

## Artigo 7o

Informação para o coordenador As transportadoras aéreas que operem ou pretendam operar num aeroporto coordenado ou inteiramente coordenado deverão transmitir ao coordenador todas as informações relevantes por ele solicitadas.

## Artigo 8o

Processo de atribuição de faixas horárias 1. a) Sem prejuízo do disposto no artigo 10o, uma faixa horária que tenha sido explorada por uma transportadora aérea com a aprovação do coordenador confere a essa transportadora o direito à mesma faixa horária no seguinte período de programação equivalente;

b) Caso todos os pedidos de faixas horárias não possam ser satisfeitos a contento das transportadoras aéreas interessadas, será dada preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados;

c) O coordenador deve ter igualmente em conta as regras de prioridade adicionais estabelecidas pela indústria dos transportes aéreos e, se possível, as directrizes adicionais recomendadas pelo comité de coordenação relativamente a condições locais, desde que respeitem a legislação comunitária.

2. Caso o pedido de uma faixa horária não possa ser deferido, o coordenador deve informar a transportadora aérea requerente dos fundamentos da decisão e indicar a faixa horária alternativa mais próxima.

3. O coordenador deve envidar todos os esforços no sentido de deferir todos os pedidos ad hoc de faixas horárias para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral. Para este efeito, podem ser

utilizadas as faixas horárias disponíveis na reserva referida no artigo 10o mas ainda não atribuídas, bem como as faixas horárias que acabaram de ficar livres.

4. As faixas horárias podem ser livremente permutadas entre transportadoras aéreas ou transferidas por uma transportadora aérea entre rotas ou tipos de serviço, mediante acordo mútuo ou como resultado de uma tomada de controlo total ou parcial, ou ainda unilateralmente. Essas trocas ou transferências deverão ser transparentes e o coordenador terá de confirmar que são exequíveis e que preenchem os seguintes requisitos:

- a) As operações aeroportuárias não serão prejudicadas;
- b) As restrições impostas pelos Estados-membros em conformidade com o artigo 9o são respeitadas;
- c) As mudanças de utilização não pertencem ao âmbito de aplicação do artigo 11o

5. As faixas horárias atribuídas a novos operadores que assegurem um serviço entre dois aeroportos comunitários não poderão ser permutadas ou transferidas entre transportadoras aéreas ou por uma transportadora aérea entre rotas, como se encontra previsto no no 4, durante um período correspondente a duas épocas.

6. Após consulta das transportadoras aéreas, dos coordenadores e das autoridades aeroportuárias, a Comissão poderá estabelecer normas recomendadas aplicáveis aos sistemas automatizados utilizados pelos coordenadores, de modo a assegurar a correcta execução dos artigos 4o e 7o

7. No caso de haver queixas relacionadas com a atribuição das faixas horárias, o comité de coordenação examiná-las-á e poderá propor ao coordenador soluções para os problemas levantados.

8. Se, depois de examinados pelo comité de coordenação, os problemas não puderem ser solucionados, o Estado-membro em causa poderá decidir a mediação de uma organização representativa das transportadoras aéreas ou de outra terceira entidade.

#### Artigo 9o

Serviços regionais 1. Os Estados-membros podem reservar determinadas faixas horárias num aeroporto inteiramente coordenado para serviços domésticos regulares:

- a) Numa rota para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento no seu território, sendo essa rota considerada vital para o desenvolvimento económico da região em que se situa o aeroporto, desde que:
  - i) as faixas horárias em questão estejam a ser utilizadas nessa rota à data de entrada em vigor do presente regulamento,
  - ii) a rota esteja a ser explorada por uma única transportadora aérea,
  - iii) nenhum outro modo de transporte possa fornecer um serviço adequado,
  - iv) a reserva de faixas horárias termina logo que uma segunda transportadora tenha estabelecido um serviço doméstico regular nessa rota com o mesmo número de frequências que a primeira transportadora e o tenha explorado durante pelo menos uma estação;
- b) Em rotas a que tenham sido impostas obrigações de serviço público por força da legislação comunitária.

2. No caso de outra transportadora aérea comunitária pretender explorar a rota e não ter conseguido que o coordenador lhe atribuisse faixas horárias no período compreendido entre a hora que antecede e a hora que se segue aos horários solicitados, será aplicável o procedimento previsto no no 1, alíneas d) a i), do artigo 4o do Regulamento (CEE) no 2408/92.

3. Os Estados-membros comunicarão à Comissão uma lista das rotas para as quais foram reservadas faixas horárias, de acordo com as disposições supra, num aeroporto inteiramente coordenado. Essa lista será fornecida pela primeira vez na data de entrada em vigor do presente regulamento. A Comissão publicará no Jornal Oficial das Comunidades Europeias um plano relativo às rotas em questão, no prazo de dois meses após a comunicação.

#### Artigo 10o

Reserva comum de faixas horárias 1. Nos aeroportos em que se proceda à atribuição de faixas horárias, deve ser constituída uma reserva comum para cada período coordenado agrupando as novas faixas horárias criadas, as faixas horárias não utilizadas e as faixas horárias de que uma transportadora aérea tenha desistido durante ou no final de uma estação, ou que tenham ficado disponíveis por qualquer outra razão.

2. Qualquer faixa horária que não tenha sido utilizada será retirada e colocada na reserva de faixas horárias adequada, a menos que a sua não utilização possa ser justificada com fundamento na imobilização de um tipo de aeronave, no encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo ou outro caso igualmente excepcional.

3. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para exploração de um serviço regular ou de um serviço não regular programado numa dada altura do dia e no mesmo dia da semana durante um período reconhecível, que poderá abranger todo um período de programação de horários, não conferirão a essa transportadora aérea quaisquer direitos à mesma série de faixas horárias durante o período correspondente seguinte, a não ser que a transportadora possa provar ao coordenador que as explorou, tal como confirmado pelo coordenador, durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas.

4. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea antes de 31 de Janeiro para a estação de Verão seguinte, ou antes de 31 de Agosto para a estação de Inverno seguinte, que sejam devolvidas ao coordenador antes das datas referidas para efeitos de redistribuição não serão tidas em conta para efeitos de cálculo de utilização.

5. Caso não seja possível provar uma utilização de 80 % de uma série de faixas horárias, todas as faixas horárias que constituam essa mesma série serão colocadas na reserva comum, a não ser que se possa justificar a sua não utilização com base num dos seguintes motivos:

a) Casos imprevisíveis e inevitáveis sobre os quais a transportadora aérea não tenha controlo, tais como:

- imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizada no serviço em causa

ou

- encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

b) Problemas relacionados com o arranque de um novo serviço regular de passageiros com aeronaves de 80 lugares, no máximo, numa rota entre um aeroporto regional e o aeroporto coordenado, desde que a capacidade não exceda 30 000 lugares por ano;

ou

c) Graves prejuízos financeiros para a transportadora aérea comunitária em causa, que tenham tido como consequência a concessão da licença temporária por parte das autoridades competentes na pendência da reestruturação financeira da transportadora aérea em conformidade com o no 5 do artigo 5o do Regulamento (CEE) no 2407/92;

d) Interrupção de uma série de serviços não regulares devido a cancelamentos por parte de operadores turísticos, especialmente fora do período normal de ponta, desde que a utilização global das faixas horárias não desça abaixo dos 70 %;

e) Interrupção de uma série de serviços devido a uma acção destinada a afectar esses serviços, que torna praticamente e/ou tecnicamente impossível à transportadora aérea executar as operações planeadas.

6. Se os novos operadores continuarem a ter sérias dificuldades, o Estado-membro assegurará a convocação de uma reunião do comité de coordenação do aeroporto destinada a estudar as possibilidades de resolver a situação. A Comissão será convidada a participar nessa reunião.

7. Sem prejuízo do no 1 do artigo 8o do Regulamento (CEE) no 2408/92, as faixas horárias colocadas nas reservas comuns serão distribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes. Dessas faixas horárias, 50 % serão atribuídas a novos operadores, a menos que o número de pedidos de novos operadores seja inferior a 50 %.

8. Um novo operador que não pode aceitar faixas horárias nas duas horas que antecedem ou que se seguem à hora solicitada não conservará o estatuto de novo operador.

#### Artigo 11o

Mecanismo de salvaguarda 1. Sempre que não possa ser encontrada uma solução nos termos do no 2 tendo em conta que não devem existir distorções de concorrência entre as transportadoras aéreas em causa, uma transportadora aérea não será autorizada a fazer uso da flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o para introduzir voos suplementares numa rota entre um aeroporto inteiramente coordenado e situado no interior da Comunidade e um aeroporto situado noutro Estado-membro, caso outra transportadora aérea comunitária licenciada por outro Estado-membro não tenha conseguido, apesar dos seus esforços sérios e constantes, obter faixas horárias de chegada e de

partida que possam ser razoavelmente utilizadas para estabelecer voos suplementares nessa rota no período de duas horas imediatamente anterior ou posterior às horas solicitadas ao coordenador.

Esta disposição não será aplicada se a transportadora aérea que faz uso da flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o não exceder o número de voos da outra transportadora aérea.

2. Tendo em conta que não deverá haver distorções de concorrência entre as transportadoras aéreas envolvidas, o Estado-membro responsável pelo aeroporto inteiramente coordenado a que se refere o no 1 tomará medidas destinadas a facilitar um acordo entre as transportadoras aéreas em questão.

Deverá procurar-se uma solução alternativa para o problema, tal como:

- prever medidas destinadas a garantir que o pedido de faixas horárias por parte da transportadora aérea licenciada pelo outro Estado-membro seja aceite,
- prever que essa transportadora utilize de um modo razoável a flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o

3. Qualquer Estado-membro interessado poderá solicitar que a Comissão investigue a aplicação do presente artigo, no prazo de dois meses a contar da data em que a transportadora aérea tiver informado o coordenador da sua intenção de fazer uso da flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o

#### Artigo 12o

Disposições gerais 1. Sempre que se verifique que, no que se refere à atribuição de faixas aéreas em aeroportos, um país terceiro:

a) Não confere às transportadoras aéreas comunitárias tratamento equiparável ao concedido pelos Estados-membros às transportadoras aéreas desse mesmo país;

ou

b) Não confere de facto às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais;

ou

c) Confere a transportadoras aéreas de outros países terceiros tratamento mais favorável que o conferido às transportadoras aéreas comunitárias,

poderão ser tomadas medidas adequadas para resolver a situação no que se refere ao aeroporto ou aos aeroportos em questão, incluindo a suspensão, total ou parcial, das obrigações decorrentes do presente regulamento respeitantes a uma transportadora aérea desse país terceiro, de acordo com a legislação comunitária.

2. Os Estados-membros informarão a Comissão de quaisquer dificuldades graves sentidas, de jure ou de facto, pelas transportadoras aéreas comunitárias na obtenção de faixas horárias em aeroportos de países terceiros.

#### Artigo 13o

Relatório e cooperação 1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, no prazo de três anos a contar da sua entrada em vigor. Este relatório deverá incluir, entre outros, os seguintes elementos:

- a) A estrutura da indústria do transporte aéreo;
- b) Os progressos realizados pela indústria na redução da não utilização de faixas horárias;
- c) O tamanho da reserva comum de faixas horárias, tal como definida no no 1 do artigo 10o, por estação em aeroportos seleccionados;
- d) O volume de pedidos de faixas de horários não aprovados por estação em aeroportos seleccionados;
- e) O número de novos operadores que requerem faixas horárias por estação em aeroportos seleccionados;
- f) A utilização dos procedimentos de resolução de litígios previstos no artigo 8o

2. Os Estados-membros e a Comissão colaborarão em matéria de execução do presente regulamento, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no no 1.

#### Artigo 14o

Revisão O Conselho decidirá da prorrogação ou da revisão do presente regulamento até 1 de Julho de 1997, com base numa proposta a ser apresentada pela Comissão até 1 de Janeiro de 1996.

#### Artigo 15o

Entrada em vigor O presente regulamento entra em vigor no trigésimo dia subsequente ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 18 de Janeiro de 1993.

Pelo Conselho

O Presidente

T. PEDERSEN

(1) JO no C 43 de 19. 2. 1991, p. 3.

(2) JO no C 13 de 20. 1. 1992, p. 446.

(3) JO no C 339 de 31. 12. 1991, p. 41.

(4) JO no L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

(5) JO no L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.