



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.09.1995
COM(95) 353 final

95/0232 (CNS)

Projecto de
REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO
RELATIVO
ÀS ESTATÍSTICAS SOBRE O TRANSPORTE AÉREO
DE PASSAGEIROS, CARGA E CORREIO

(apresentado pela Comissão)

2012-1530000-1.00 (2A)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Primeira parte:

Aplicação do princípio da subsidiariedade

- a) *Quais são os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?*

A acção proposta visa a produção de informações estatísticas harmonizadas em matéria de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, comparáveis com as estatísticas de outros meios de transporte, sendo necessárias para a elaboração, o acompanhamento, o controlo e a avaliação da política de transporte aéreo da Comunidade.

As informações estatísticas actualmente disponíveis nos Estados-membros são incompletas e as que existem não são, muitas vezes, comparáveis entre os países devido a práticas nacionais divergentes, não obstante os esforços desenvolvidos pela ICAO (Organização Internacional da Aviação Civil) para incentivar a utilização de conceitos normalizados.

- b) *A acção prevista decorre de uma competência exclusiva da Comunidade ou de uma competência partilhada com os Estados-membros?*

A acção decorre de uma competência partilhada com os Estados-membros: pretende harmonizar os conceitos e nomenclaturas de recolha e definir as informações necessárias para os principais utilizadores, como instituições comunitárias, administrações nacionais, regionais e locais, organizações internacionais, operadores económicos e organismos de investigação. A recolha em si mesma e os métodos utilizados são da responsabilidade dos Estados-membros.

- c) *Qual a dimensão comunitária do problema?*

Todos os Estados-membros são abrangidos pelo regulamento. Actualmente, os Estados-membros já recolhem um certo número de informações junto de companhias aéreas e aeroportos. Com o apoio dos Estados-membros, o Eurostat iniciou uma recolha voluntária de dados estatísticos não harmonizados no domínio da aviação. O regulamento implicará a recolha de informações suplementares (em número bastante restrito, na maior parte dos Estados-membros) e alterações nos conceitos utilizados pelos Estados-membros que não aplicam actualmente os conceitos da ICAO.

- [REDACTED]
- d) *Qual é a solução mais eficaz por comparação entre os meios da Comunidade e o dos Estados-membros?*

Apenas uma medida comunitária como esta permite definir conceitos e nomenclaturas de referência comuns e estabelecer um modelo uniforme para dados estatísticos neste domínio, inserindo-se, em seguida, a recolha efectuada pelos Estados-membros no âmbito fixado ao nível comunitário.

- e) *Qual é a mais-valia concreta resultante da acção prevista pela Comunidade e qual seria o custo da inacção?*

A aplicação deste acto jurídico irá melhorar a comparabilidade e a exactidão das estatísticas no domínio do transporte aéreo, numa ampla base comunitária. Com o aumento de qualidade e de fiabilidade, os dados recolhidos constituirão uma fonte valiosa de informações para organismos tanto público como privados. Na ausência deste regulamento a elaboração, o acompanhamento, o controlo e a avaliação da política comunitária de transporte aéreo continuarão a basear-se em dados estatísticos incompletos e não harmonizados, implicando a multiplicação de pedidos ad hoc de dados a fornecer pelos Estados-membros. É uma opção que a Comunidade não pode aceitar, tendo em conta o número crescente de actos jurídicos neste domínio, visto que a indústria dos transportes aéreos comunitários não é regulamentada.

- f) *Que modalidades de acção estão à disposição da Comunidade?*

Um acto jurídico permite o estabelecimento de um quadro de referência pela Comissão e, mais especificamente, a utilização de um regulamento do Conselho garante a aplicação directa deste acto nos Estados-membros, o que é um factor importante dada a necessidade urgente de informação. O sistema para recolha de estatísticas basear-se-á, em larga medida, nos sistemas estatísticos existentes. Embora o regulamento não exija que a Comunidade contribua financeiramente para os custos em que incorrerão os Estados-membros ao alterar os seus sistemas estatísticos, o serviço de estatística incluiu um montante pouco significativo no seu pedido de fundos para 1996, 1997 e 1998.

- g) *É necessária uma regulamentação uniforme ou basta adoptar um regulamento que apresente os objectivos gerais, ficando a execução ao nível dos Estados-membros?*

O regulamento do Conselho é necessário para estabelecer o quadro de referência, mas a execução da recolha permanece da responsabilidade dos Estados-membros, a quem compete adaptar o respectivo sistema de recolha.

Segunda parte

Problemática geral

O Livro Branco da Comissão, de 1992, sobre o desenvolvimento futuro da Política Comum dos Transportes (PCT) anunciava uma alteração nesta política comunitária. Durante muitos anos a concretização da PCT foi lenta, com dúvidas relativas à interpretação das disposições nesta matéria do Tratado de Roma. Graças ao Livro Branco sobre a realização do Mercado Interno, juntamente com a declaração de 1985 do Tribunal de Justiça sobre transporte interno de mercadorias e passageiros, verificou-se que a supressão das restrições ao fornecimento de serviços de transporte é essencial para a criação do mercado interno. A data de 1 de Janeiro de 1993 marcou um ponto de viragem na evolução da PCT, passando de uma política dirigida essencialmente para a realização do mercado interno para uma política mais abrangente, concebida para garantir o adequado funcionamento do sistema de transportes da União Europeia, com base num mercado interno cujas eventuais restrições ou distorções ainda existentes deveriam ser eliminadas o mais rapidamente possível. O Livro Branco realçou ainda que a justificação para futuras iniciativas e acções de avaliação das funções do mercado dos serviços de transporte dependia da disponibilidade de informações pertinentes. De acordo com o Livro Branco, dados sobre transportes, com excepção dos relativos ao transporte terrestre de mercadorias (um domínio no qual a Comunidade tem recolhido dados graças a várias directivas, desde o início dos anos 80), encontram-se dispersos, incompletos e, frequentemente, de qualidade muito díspar. Em resposta a este problema, o Livro Branco propôs uma abordagem global de recolha de informações em todos os sectores dos transportes, baseando-se as iniciativas comunitárias nos sistemas nacionais de informação existentes.

Mais especificamente, no que diz respeito à aviação, desde 1992 que os Estados-membros e a Comissão assumiram várias responsabilidades quanto à execução do terceiro pacote de liberalização em áreas como tarifas, acesso ao mercado (direitos de estabelecimento, cabotagem) e apoio aos serviços de linhas aéreas para regiões periféricas. Além disso, as fortes taxas de crescimento do tráfego aéreo, no interior, com destino a e a partir da Europa, e o esforço daí decorrente que se exige às infra-estruturas, capacidades e ambiente requerem cada vez mais estatísticas, tanto para acções de controlo como de prevenção. Esta tendência foi reforçada pela importância cada vez maior da intermodalidade e do desenvolvimento planificado da rede transeuropeia, que inclui a aviação.

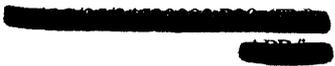
A realização gradual do mercado interno dos serviços de transporte colocou em destaque a necessidade de uma abordagem comunitária no domínio das relações de transportes com países terceiros. Este desenvolvimento acentuou a necessidade de estatísticas comunitárias fiáveis.

Objectivos gerais

O projecto de regulamento relativo a estatísticas sobre o transporte aéreo tem por objectivo responder às várias solicitações de dados estatísticos fiáveis e comparáveis, reconhecendo ao mesmo tempo o trabalho em curso realizado por outras organizações internacionais, como a ICAO e a CEAC neste domínio. O presente acto jurídico toma igualmente em consideração, no contexto do quadro geral estabelecido pelo Programa Estatístico da Comunidade Europeia, outra legislação em vigor ou actualmente a ser analisada na área das estatísticas dos transportes. Tal como mencionada anteriormente, a recolha de dados voluntária no sector do transporte aéreo, levada a cabo pelo Eurostat, culminou no estabelecimento de uma base de dados útil, mas incompleta e não harmonizada. As administrações nacionais e comunitárias envolvidas devem agora ser encorajadas a utilizar os instrumentos (p.ex. EDI), sistemas e redes mais adequados para processar e trocar dados, a fim de manter a qualidade mais elevada de intercâmbio de dados e utilizar de forma eficiente os recursos disponíveis. É agora necessário um acto jurídico para garantir uma maior harmonização dos dados apresentados pelos Estados-membros, para criar uma base mais segura para a recolha de dados sobre a aviação, melhorando, deste modo, a qualidade e a fiabilidade das informações recebidas e difundidas. O presente projecto de regulamento permite a transmissão de dados confidenciais, de acordo com o disposto no Regulamento nº 1588/90 adoptado pelo Conselho em 11 de Junho de 1990. Um acto jurídico que amplie as estatísticas actualmente disponíveis será igualmente útil para apoiar a proposta comunitária de desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes, tanto directamente, produzindo dados sobre os fluxos de tráfego actuais como, indirectamente, criando bases quantitativas para estudos de factores económicos, sociais e culturais envolvidos neste domínio.

Objectivos pomenorizados

- A recolha de informações fiáveis, regulares, oportunas, harmonizadas e comparáveis sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como sobre os movimentos de aeronaves, tanto no interior da Comunidade como entre esta e países terceiros, permitirá a elaboração de estatísticas semestrais e anuais destinadas aos operadores dos transportes aéreos que utilizam aeroportos comunitários.
- A compilação de informações estatísticas harmonizadas permitirão corresponder às necessidades dos Estados-membros e da Comissão quanto aos objectivos de política comum.
- A divulgação de dados estatísticos comunitários junto das administrações nacionais aumentará a capacidade destas para tomar decisões no domínio da política de transporte aéreo, levando a uma utilização mais eficiente dos recursos na área da compilação de dados. Os aeroportos da Comunidade e os operadores do transporte aéreo, terão igualmente acesso aos dados sobre os mercados do



transporte aéreo, tanto no interior como a partir de e com destino aos aeroportos comunitários, facto que ao incentivar a competição poderá melhorar o serviço prestado aos passageiros.

- Com a preocupação de limitar os encargos estatísticos que recaem sobre as empresas, os Estados-membros têm a possibilidade de eliminar do âmbito do acto jurídico as operações realizadas por pequenos aeroportos e devem apenas apresentar estatísticas anuais sintéticas para aeroportos ligeiramente mais importantes que correspondam a determinados critérios.

Projecto de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

RELATIVO

ÀS ESTATÍSTICAS SOBRE O TRANSPORTE AÉREO

DE PASSAGEIROS, CARGA E CORREIO

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e em especial o seu artigo 213º,

Tendo em conta o projecto de regulamento apresentado pela Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social³,

Considerando que, para efectuar as tarefas que lhes foram atribuídas no contexto da política comunitária do transporte aéreo e da futura evolução da Política Comum dos Transportes, as instituições devem ter à sua disposição dados estatísticos comparáveis, coerentes, compatíveis e regulares acerca dos valores e do desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros, carga e correio intra e extracomunitário;

Considerando que não existem, actualmente, estas estatísticas exaustivas a nível comunitário sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio;

Considerando que a Decisão 93/464/CEE do Conselho, relativa ao programa-quadro para as acções prioritárias no domínio da informação estatística 1993/1997⁴, identificou a necessidade de elaborar estas estatísticas exaustivas; Considerando que a recolha comum de dados numa base comparável ou harmonizada permite a criação de um sistema integrado com informação fiável, coerente e de rápido acesso;

Considerando que os dados sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio devem, sempre que possível, ser compatíveis com os dados internacionais fornecidos pela Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) e permitir comparações onde for

necessário, como entre os Estados-membros e os diferentes modos de transporte;

Considerando que, após determinado período, a Comissão deve apresentar um relatório com vista a permitir uma avaliação da execução do presente regulamento;

Considerando que deveriam ser realizadas medidas para a implementação do presente regulamento e a sua adaptação à evolução económica e técnica, depois de consultado o Comité do Programa Estatístico criado pela Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho⁵;

Considerando que, em conformidade com o princípio de subsidiariedade, os objectivos da acção proposta apenas podem ser atingidos com base num acto jurídico comunitário, porque só a Comissão pode coordenar a necessária harmonização da informação estatística a nível comunitário, enquanto que a recolha dos dados pode ser organizada pelos Estados-membros,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Disposição geral

Os Estados-membros continuarão a produzir estatísticas comunitárias sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como sobre o total dos movimentos de aeronaves intra e extra-comunitários.

Artigo 2º

Domínio da recolha de dados e definições

1. O presente regulamento abrangerá:
 - a) o transporte de passageiros, carga e correio em todos os serviços aéreos comerciais destinados a aeroportos comunitários e deles provenientes;
 - b) o total dos movimentos de aeronaves nos aeroportos comunitários.
2. Os termos acima referidos definem-se como:
 - a) Serviços aéreos comerciais
Um voo ou séries de voos de transporte aéreo efectuados por aeronaves civis, a título oneroso, intra e extra-comunitários. Os serviços podem ou não ser regulares.
 - b) Aeroporto comunitário
Qualquer área num Estado-membro que se encontra aberta a actividades comerciais de transporte aéreo.
 - c) Total dos movimentos de aeronaves
Todas as aterragens e descolagens nos aeroportos comunitários.

Artigo 3º

Características da recolha de dados

1. Cada Estado-membro recolherá dados estatísticos, tal como referido no artigo 1º, sobre o transporte de passageiros, carga e correio no seu território, em serviços aéreos comerciais, por transportadoras aéreas que utilizam aeroportos comunitários, bem como sobre o total dos movimentos de aeronaves nesses aeroportos.
2. As características da recolha de dados relacionar-se-ão com as seguintes áreas:
 - a) passageiros,
 - b) carga e correio,
 - c) etapas de voo,
 - d) lugares de passageiros disponíveis,
 - e) movimentos de aeronaves.

As variáveis estatísticas em cada domínio, as nomenclaturas para a sua classificação e a periodicidade da respectiva observação figuram nos anexos I e II ao presente regulamento, constituindo parte integrante do mesmo.

3. Cada Estado-membro recolherá todos os dados, tal como se encontra especificado no anexo I, relativos a todos os aeroportos comunitários que se encontram no seu território e representando, por ordem decrescente de importância segundo o tráfego, pelo menos 98% do tráfego total anual expresso em unidades-passageiro. A recolha dos dados relativos aos aeroportos:

- com mais de 100.000 movimentos de passageiros anualmente,
- para os quais existem rotas onde foi declarada uma obrigação de serviço público, em conformidade com o Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho⁶,
- abrangidos pela Rede Transuropeia de Aeroportos⁷,

deve ser efectuada independentemente do limiar de 98%.

A Comissão elaborará e, se necessário, actualizará, uma lista dos aeroportos abrangidos pelo nº 3, em conformidade com o procedimento especificado no artigo 11º.

4. No que respeita aos aeroportos – excluindo os que apenas registam tráfego comercial ocasional – em relação aos quais não serão comunicados dados em conformidade com o nº 3 do artigo 3º, os Estados-membros só deverão fornecer dados anuais, tal como se encontra especificado na secção 1.3 do anexo I.

Artigo 4º

Recolha de dados

1. A recolha de dados basear-se-á, sempre que possível, em fontes disponíveis, minimizando a carga dos inquiridos.
2. Os inquiridos solicitados pelos Estados-membros para fornecerem informações serão obrigados a fornecer dados verdadeiros e completos, nos prazos exigidos.

Artigo 5º

Exactidão das estatísticas

A recolha de dados basear-se-á em contagens completas. Os métodos de recolha dos dados garantirão que as estatísticas comunitárias sobre o transporte aéreo sejam produzidas com a precisão adequada aos ficheiros de dados estatísticos descritos no anexo I.

Artigo 6º

Tratamento dos resultados

Os Estados-membros utilizarão métodos de tratamento de dados que assegurem que a informação recolhida ao abrigo do artigo 3º obedece às exigências de precisão referidas no artigo 5º.

Artigo 7º

Transmissão dos resultados

1. Os Estados-membros transmitirão os resultados referidos no artigo 6º, incluindo os dados declarados confidenciais pelos Estados-membros segundo a legislação nacional ou a prática seguida no que se refere ao segredo estatístico, em conformidade com as disposições do Regulamento (Euratom, CEE) nº 1588/90 do Conselho relativo à transmissão de informações abrangidas pelo segredo estatístico ao Serviço de Estatística⁸.
2. Os resultados serão transmitidos em conformidade com os ficheiros de dados que figuram no anexo I. Os ficheiros e o meio a utilizar para a transmissão serão determinados pela Comissão, em

conformidade com o procedimento especificado no artigo 11º.

3. O primeiro período de observação iniciar-se-á nove meses após o fim do trimestre em que o regulamento entra em vigor. A transmissão efectuar-se-á logo que possível, e nunca depois de seis meses após o fim do período de observação.

Artigo 8º

Relatório

1. Os Estados-membros transmitirão, a pedido da Comissão, todas as informações relativas aos métodos utilizados na produção dos dados. Os Estados-membros apresentarão, igualmente, pormenores sobre toda e qualquer alteração posterior destes métodos.
2. Depois de os dados terem sido recolhidos ao longo de um período de três anos, a Comissão apresentará um relatório ao Conselho sobre a experiência adquirida com o trabalho desenvolvido em resultado do presente regulamento.

Artigo 9º

Divulgação dos dados

A Comissão divulgará resultados estatísticos adequados, com a mesma periodicidade da transmissão de resultados.

Artigo 10º

Comité

As disposições relativas à implementação do presente regulamento, incluindo medidas para a sua adaptação à evolução económica e técnica, em especial:

- adaptação das especificações que figuram nos anexos ao presente regulamento,
- adaptação das características da recolha de dados (artigo 3º),
- exactidão das estatísticas (artigo 5º),
- descrição dos ficheiros de dados, dos códigos e do meio a utilizar para a transmissão dos resultados à Comissão (artigo 7º),
- divulgação de resultados estatísticos (artigo 9º),

serão fixadas pela Comissão, após consulta ao Comité do Programa Estatístico criado pela Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho⁹, em conformidade com o procedimento especificado no artigo 11º.

Artigo 11º

Procedimento

1. O representante da Comissão apresentará ao comité um projecto das medidas a adoptar. O comité emitirá o seu parecer sobre aquele projecto num prazo de tempo determinado pelo presidente, conforme a urgência da matéria. O parecer será aprovado pela maioria estabelecida no n.º 2 do artigo 148º do Tratado, no caso de decisões que o Conselho deve adoptar com base numa proposta da Comissão. Os votos dos representantes dos Estados-membros no comité observarão a ponderação que consta desse artigo. O presidente não terá direito de voto.
2. A Comissão adoptará medidas imediatamente aplicáveis. No entanto, se estas medidas não se adequarem ao parecer do comité, serão prontamente comunicadas pela Comissão ao Conselho. Neste caso, a Comissão deve adiar a aplicação das mesmas por um período de três meses a partir da data da comunicação.

3. O Conselho, agindo por maioria qualificada, pode adoptar uma decisão diferente no prazo referido no nº 2.

Artigo 12º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no 20º 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,

Pelo Conselho

O Presidente

1. JO nº
2. JO nº
3. JO nº
4. JO nº L219, de 28.08.1993, p. 1
5. JO nº L181, de 28.06.1989, p. 47
6. JO nº L240, de 24.08.1992, p. 8
7. [COM (94) 106 final], JO nº C 220, 08.08.1994, p.1
8. JO nº L151, de 15.06.1990, 9. 1
9. JO nº L181, de 28.06.1989, p. 47

ANEXO I

ESTRUTURA DO REGISTO PARA A TRANSMISSÃO DE DADOS AO EUROSTAT

1.1 BASE DE DADOS SOBRE AS ETAPAS DE VOO (PELO MENOS, DADOS TRIMESTRAIS)

Formato de registo dos ficheiros de dados

Elementos	Codificação	Nomenclatura	Unidade
Quadro	2-alfa	A1	
País declarante	2-alfa	(1) Letras ICAO de nacionalidade	
Ano de referência	2-dígito	yy	
Trimestre/mês de referência	2-dígito	(2) Statra 291	
Aeroporto declarante	4-alfa	(3) ICAO	
Aeroporto seguinte/anterior	4-alfa	(3) ICAO	
Chegada/partida	1-dígito	1 Chegada 2 Partida	
Serviços regulares/não regulares	1-dígito	1 Regular 2 Não regular	
Serviços de passageiros/serviços polivalentes de carga e correio	1-dígito	1 Serviços de passageiros/ 2 Serviços polivalentes de carga e correio	
Código da transportadora aérea	3-alfa	(4) ICAO	
Tipo de aeronave	4-alfa	(5) ICAO	
Passageiros a bordo	12-dígito		Passageiro
Carga e correio a bordo	12-dígito		Tonelada
Etapas de voo	12-dígito		Etapa de voo
Lugares de passageiros disponíveis	12-dígito		Lugar de passageiro

1.2 BASE DE DADOS SOBRE ORIGEM/DESTINO EM VOO (PELO MENOS, DADOS TRIMESTRAIS)

Formato de registo dos ficheiros

de dados

Elementos	Codificação	Nomenclatura	Unidade
Quadro	2-alfa	B1	
País declarante	2-alfa	(1) Letras ICAO de nacionalidade	
Ano de referência	2-dígito	yy	
Trimestre/mês de referência	2-dígito	(2) Statra 291	
Aeroporto declarante	4-alfa	(3) ICAO	
Aeroporto de origem /de destino	4-alfa	(3) ICAO	
Chegada/partida	1-dígito	1 Chegada 2 Partida	
Serviços regulares/não regulares	1-dígito	1 Regular 2 Não regular	
Serviços de passageiros/serviços polivalentes de carga e correio	1-dígito	1 Serviços de passageiros/ 2 Serviços polivalentes de carga e correio	
Código da transportadora aérea	4-alfa	(4) ICAO	
Passageiros transportados	12-dígito		Passageiro
Carga e correio carregados/descarregados	12-dígito		Tonelada

1.3 BASE DE DADOS SOBRE OS AEROPORTOS (PELO MENOS, DADOS ANUAIS)

Formato de registo dos ficheiros de dados

Elementos	Codificação	Nomenclatura	Unidade
Quadro	2-alfa	C1	
País declarante	2-alfa	(1) Letras ICAO de nacionalidade	
Ano de referência	2-dígito	yy	
Trimestre/mês de referência	2-dígito	(2) Statra 291	
Aeroporto declarante	4-alfa	(3) ICAO	
Passageiros transportados em serviços aéreos comerciais (chegadas e partidas)	12-dígito		Passageiro
Passageiros em trânsito directo em serviços aéreos comerciais (chegadas e partidas)	12-dígito		Passageiro
Total da carga e do correio carregados/descarregados em serviços aéreos comerciais	12-dígito		Tonelada
Total dos movimentos de aeronaves em serviços aéreos comerciais	12-dígito		Movimento
Total dos movimentos de aeronaves (apenas totais anuais)	12-dígito		Movimento

ESTRUTURA DO REGISTO PARA A TRANSMISSÃO DE DADOS AO EUROSTAT
- NOTAS -

(1) País declarante

O sistema de codificação a usar deriva da relação da ICAO de letras de nacionalidade para os indicadores de localização.

Bélgica	EB
Dinamarca	EK
França	LF
Alemanha	ED
Grécia	LG
Irlanda	EI
Itália	LI
Luxemburgo	EL
Países Baixos	EH
Portugal	LP
Espanha	LE
Reino Unido	EG
Áustria	LO
Finlândia	EF
Suécia	ES

(2) Trimestre/mês de referência

45	Ano
21	Janeiro-Março
22	Abril-Junho
23	Julho-Setembro
24	Outubro-Dezembro
01 a 12	Janeiro a Dezembro

(3) Aeroportos

Os aeroportos devem ser codificados segundo os códigos ICAO de 4 letras, constantes do Documento ICAO 7910.

(4) Código da transportadora aérea

As transportadoras aéreas devem ser codificadas segundo os códigos ICAO de 3 letras descritores das companhias aéreas, constantes do Documento ICAO 8585.

(5) Códigos das aeronaves

As aeronaves devem ser codificadas segundo os descritores ICAO do tipo de aeronave, constantes do Documento ICAO 8643.

ANEXO II

DEFINIÇÕES E VARIÁVEIS ESTATÍSTICAS

Serviços regulares

Serviços que reúnam todas as seguintes características:

- i) Serem realizados por meio de aeronaves destinadas ao transporte de passageiros, carga e/ou correio a título oneroso, de forma a que em cada voo existam lugares disponíveis para aquisição individual pelo público (directamente na transportadora aérea ou através dos agentes autorizados);
- ii) Serem explorados de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:
 1. quer de acordo com um horário publicado;
 2. quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática¹⁰.

Serviços não regulares

Serviços aéreos a título oneroso, excepto os declarados na rubrica dos serviços regulares. Incluem-se os táxis aéreos.

Serviços de passageiros

Todos os voos que transportem um ou mais passageiros a título oneroso, bem como todos os voos que figurem nos horários na qualidade de fornecedores de serviços de passageiros.

Serviços polivalentes de carga/correio

Serviços ligados a voos regulares ou não regulares efectuados por aeronaves de transporte, excepto de passageiros, isto é, de carga ou correio. Excluem-se todos os voos que transportem um ou mais passageiros a título oneroso, bem como os voos que figurem nos horários na qualidade de fornecedores de serviços de passageiros.

Unidades-passageiro

No que diz respeito à elaboração da lista de aeroportos comunitários, referida no n° 3 do artigo 3° do presente regulamento, para fins de cálculos uma unidade-passageiro equivale quer a um passageiro, quer a 75 quilos de carga e correio.

Transportadora aérea

Empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida. Sempre que as transportadoras aéreas possuam acordos de *joint venture* ou outros acordos contratuais que exijam que duas ou mais delas assumam responsabilidade separada pela oferta e venda de produtos de transporte aéreo num voo ou numa série de voos, deve ser declarada a transportadora aérea que efectivamente explora o voo.

10. JO n° L240, de 24.08.1992, p. 9

DEFINIÇÕES E VARIÁVEIS DE ETAPAS DE VOO

Os dados sobre as etapas de voo referem-se apenas aos serviços aéreos comerciais.

Etapas de voo

Uma etapa de voo consiste na actividade de uma aeronave desde a descolagem até à sua aterragem seguinte. Uma escala técnica não deve fazer com que uma etapa de voo seja classificada diferentemente do que seria no caso de a escala técnica não se ter realizado. A classificação de tráfego (passageiros, carga, correio), independentemente da sua natureza, deve ser idêntica à classificação da etapa de voo efectuada pela aeronave.

Voos

Número de voos efectuados entre cada par de aeroportos numa etapa de voo.

Passageiros a bordo

Todos os passageiros cuja viagem aérea se inicie ou termine no aeroporto declarante, incluindo os passageiros com ligações. Os passageiros em trânsito directo também devem ser contados. (Os passageiros em trânsito directo são os que continuam a sua viagem num voo que possui o mesmo número daquele em que chegaram).

Carga a bordo

Toda e qualquer mercadoria transportada por uma aeronave, excepto o equipamento e a bagagem, incluindo as malas expresso e diplomáticas mas não a bagagem nem o correio dos passageiros.

Correio a bordo

Despachos de correspondência e outros objectos transportados por uma aeronave, expedidos por e destinados a administrações postais.

Lugares de passageiros disponíveis

Número total de lugares de passageiros disponíveis para venda entre cada par de aeroportos numa etapa de voo (excluindo os lugares não efectivamente disponíveis para o transporte de passageiros devido ao peso do combustível ou de outra carga). Devem ser fornecidos dados estimativos sempre que não se dispuser de informação sobre a exacta configuração da aeronave.

DEFINIÇÕES E VARIÁVEIS DE ORIGEM/DESTINO EM VOO

Os dados sobre a origem e o destino em voo referem-se apenas aos serviços aéreos comerciais.

Tráfego de origem e destino em voo

Tráfego num determinado voo com o mesmo número de voo subdividido por pares de aeroportos, em conformidade com o ponto de embarque e o ponto de desembarque deste voo. (Para os passageiros, a carga ou o correio cujo aeroporto de embarque se desconheça, deve considerar-se como ponto de embarque a origem da aeronave; do mesmo modo, se o aeroporto de desembarque se desconhecer, deve considerar-se como ponto de desembarque o destino da aeronave).

Passageiros transportados

Esta definição inclui todos os passageiros cuja viagem aérea se inicie ou termine no aeroporto declarante. Exclui os passageiros em trânsito directo.

Carga carregada/descarregada

Qualquer mercadoria carregada numa aeronave ou dela descarregada, excepto o equipamento e a bagagem, incluindo as malas expresso e diplomáticas mas não a bagagem nem o correio dos passageiros.

Correio carregado/descarregado

Despachos de correspondência e outros objectos carregados numa aeronave ou dela descarregados, expedidos por e destinados a administrações postais.

AEROPORTOS – DEFINIÇÕES E VARIÁVEIS DO TOTAL DOS DADOS TRIMESTRAIS

Os dados sobre os aeroportos referem-se apenas aos serviços aéreos comerciais, com excepção da rubrica "total dos movimentos de aeronaves", que se refere a todos os movimentos de aeronaves em aeroportos comunitários.

Passageiros transportados em voos comerciais

Total dos passageiros cuja viagem aérea se inicie ou termine no aeroporto declarante. Esta definição exclui todos os passageiros em trânsito directo, mas inclui os passageiros com ligações.

Passageiros em trânsito directo transportados em voos comerciais

Total dos passageiros em trânsito directo, isto é, passageiros que continuam a sua viagem num voo que possui o mesmo número daquele em que chegaram.

Carga e correio carregados/descarregados em voos comerciais

Qualquer mercadoria carregada numa aeronave ou dela descarregada, excepto o equipamento e a bagagem, incluindo as malas expresso e diplomáticas mas não a bagagem dos passageiros.

Total dos movimentos de aeronaves em serviços aéreos comerciais

Todas as decolagens e aterragens efectuadas por aeronaves civis a título oneroso. Os serviços podem ser regulares ou não regulares.

Total dos movimentos de aeronaves

Todas as decolagens e aterragens de aeronaves não militares. Incluem-se os voos de trabalho aéreo, isto é, operações especializadas de aviação comercial efectuadas por aeronaves que se dedicam principalmente à agricultura, construção, fotografia e vigilância, bem como a formação de pilotos, os voos fretados por empresas e todos os outros voos não comerciais.

ISSN 0257-9553

COM(95) 353 final

DOCUMENTOS

PT

17 07

N.º de catálogo : CB-CO-95-464-PT-C

ISBN 92-77-93340-2

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo