

FAIXAS HORÁRIAS – “SLOTS”

Desregulamentação das companhias aéreas

Estados Unidos da América - **EUA** A lei de desregulamentação das companhias aéreas (Airline Deregulation Act), de 1978, liberalizou totalmente o mercado. União Europeia - **UE** medidas regulamentares Ato Único Europeu de 1986 Primeiro "pacote" (1987) Segundo "pacote" (1990) Terceiro "pacote" (1992) cria o «mercado único europeu da aviação», que foi posteriormente alargado à Noruega, à Islândia e à Suíça.

O que é uma faixa horária aeroportuária?

Uma faixa horária aeroportuária é uma autorização de utilização de pistas e terminais para efectuar um voo com origem ou destino num aeroporto congestionado, numa data específica e a uma hora específica. As faixas horárias são um instrumento de planeamento utilizado para racionar a capacidade nos aeroportos em que a procura de transporte aéreo excede a capacidade disponível das pistas e dos terminais. As faixas horárias aeroportuárias são muito importantes, em especial para as transportadoras aéreas, dado que lhes permitem voar de e para alguns dos aeroportos mais movimentados e congestionados da Europa. « Faixa horária », a hora prevista de chegada ou de partida disponível ou atribuída a um movimento de aeronave numa data específica num aeroporto coordenado (Regulamento (CEE) n.º 95/93)

IATA - Directrizes mundiais para slots

WSG (Worldwide Slot Guidelines) As WSG são organizadas e apresentadas de forma a permitir acesso fácil às políticas, aos princípios e processos que suportam a atribuição e gestão de *slots* aeroportuários nos aeroportos congestionados em todo o mundo. As WSG são supervisionadas pelo Joint Slot Advisory Group (JSAG) da IATA, composto por um número idêntico de companhias aéreas e coordenadores aeroportuários, membros da IATA. A composição do JSAG reflecte a natureza global do transporte aéreo internacional. Cada membro é responsável por assegurar a representação da sua região na discussão e no acordo sobre as políticas e normas. O JSAG reúne periodicamente para chegar a acordo sobre propostas de alterações às WSG e solicitar aconselhamento acerca da administração da Conferência de Slots (SC, Slot Conference) da IATA, realizada duas vezes por ano. Todas as alterações são acordadas pelo JSAG, antes de serem aprovadas pelos Chefes de Delegação da SC. Isto assegura que nenhuma norma nova ou alterada, ou boas práticas, possam ser apresentadas unilateralmente por qualquer linha aérea, coordenador ou pela IATA. As WSG constituem uma Prática Recomendada pela IATA (RP 1671a), conforme documentado e reconhecido no Manual da Conferência sobre Serviços de Passageiros. Recomenda-se que as companhias aéreas, membros da IATA, usem as WSG como a orientação de boas práticas para atribuição de *slots*, reconhecida globalmente. IATA World Slot Guidelines_Last updated 1 October 2017 (Pdf) IATA Worldwide Slot Management Standards 2017 (Pdf) Directrizes mundiais para slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines 2013), PDF

ANAC - Regulamentação

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 infraestruturas adequadas a fazer face à crescente procura, havendo, assim, um número crescente de aeroportos congestionados. Nos termos do mencionado Regulamento, cabe ao Estado proceder à designação dos aeroportos coordenados, impedindo, assim, que nestes uma aeronave possa aterrar ou descolar sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea. Entretanto, os Regulamentos (CE), do Parlamento Europeu e do Conselho, n.ºs 894/2002, 1554/2003 e 793/2004, publicados, respetivamente, em 27 de março, 22 de julho e em 21 de abril, vieram alterar o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho. Neste pressuposto, o Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho procedeu à alteração da designação dos aeroportos inteiramente

coordenados para aeroportos coordenados, bem como a alteração da designação de aeroportos coordenados para aeroportos com horários facilitados. Procedeu-se ainda à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como entidade facilitadora. A Autoridade Nacional de Aviação Civil, I. P., enquanto entidade reguladora do setor 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 respetivas 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. Procedeu-se, também, à revisão da designação dos aeroportos coordenados (Lisboa, Porto e Madeira e Faro, somente no período IATA de verão) e dos aeroportos com horários facilitados, passando o Aeroporto de Ponta Delgada a fazer parte destes últimos. Institui-se, ainda, o [Comité Nacional 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 703/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, e aprovam-se os respetivos estatutos de funcionamento. O Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho, procede à alteração do regime sancionatório previsto naquele diploma, já, por sua vez, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.

Como obter slots?

Os pedidos de aterragem/descolagem devem ser submetidos ao coordenador nacional, de acordo com o manual "Standard Schedules Information Manual, chapter 6, (SSIM)". Qualquer operador que pretenda aterrar ou descolar num aeroporto coordenado deverá obter uma faixa horária (slot) atribuída pela Coordenação Nacional de Slots (aceda ao site nos links relacionados). O pedido "SCR" deverá ser enviado, tão cedo quanto possível, ou com a antecedência mínima de 3 dias úteis, de acordo com as regras estabelecidas no capítulo 6 do manual da IATA SSIM (Standard Schedules Information Manual) e requisitos do Coordenador Nacional. Os pedidos deverão ser feitos de acordo com os requisitos definidos nos manuais da IATA "Standard Schedules Information Manual" e "Worldwide Scheduling Guidelines".

Penalizações para o não cumprimento das faixas horárias

Nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho. "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 atividade 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 atividades ligadas à coordenação de faixas horárias e as restantes atividades desenvolvidas; c) A aterragem ou descolagem dum aeronave nos aeroportos coordenados sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea; d) A aterragem ou descolagem dum 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, respetivamente, 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 efetuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afetadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente; b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afetar 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 respetiva 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 afetar 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."

Legislação Nacional

Decreto Lei nº96/2018 de 23 novembro (Pdf) Através do Decreto -Lei nº 109/2008, de 26 de junho, o Governo procedeu 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 de 1993, na sua redação atual, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade. O Governo procedeu ainda à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.), como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como facilitador nos referidos aeroportos Artigo 23 a) Os operadores aéreos membros do Comité Nacional de Coordenação ([CNC](#)) participam com 600 votos, cabendo a cada um 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 operador ou conjunto de entidades controladas por um mesmo operador aéreo não pode exceder 40 % dos votos desta quota, sendo, nesse caso, os votos redistribuídos pelos restantes operadores aéreos; b) As organizações representativas dos operadores aéreos participam com 100 votos, divididos de forma igual pela [RENA](#) e pela [APTTA](#)

Decreto Lei 109/2008 de 26 de junho (PDF) 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...

Decreto-Lei n.º 10/2004

Legislação da União Europeia

[Regulamento \(CE\) n.º 1008/2008 de 24 de Setembro](#) Regulamento (CE) n.º 793/2004

Regulamento (CE) n.º 1554/2003 Regulamento (CE) n.º 894/2002 [Regulamento \(CEE\) n.º 95/93](#)