PRESIDÊNCIA DO GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES

Declaração de Rectificação Nº 13/1996 de 20 de Junho

Resolução n.º 86/96, de 23 de Maio, que autoriza a celebração de contrato com a Sata Air Açores, para definição das obrigações e compensações da empresa, relativamente aos serviços de transporte regular inter-ilhas, publicada no Jornal Oficial, I série, n.º 21, de 23 de Maio de 1996 A, omitiu, por lapso, a minuta do contrato referida no ponto 2 da resolução em apreço.

Assim, e rectificando, é publicada na integra aquela resolução, bem como o anexo em falta:

"Resolução n.º 86/96

de 23 de Maio

Considerando que a SATA - Air Açores - Serviço Açoreano de Transportes Aéreos, EP, desempenha um importante papel no desenvolvimento económico, turístico e social da Região Autónoma dos Açores, ao assegurar a prestação do serviço de transporte aéreo regular entre todas as ilhas do Arquipélago, para os quais não existem alternativas susceptíveis de darem resposta adequada;

Considerando que o custo de tais serviços é onerado pelas características do próprio mercado, tais como sazonalidade muito acentuada, sectores muito curtos e irregularidades dos fluxos de tráfego, bem como pela exigência de oferecer um número razoável de frequências a todas as ilhas;

Considerando que as receitas da empresa são muito afectadas, em consequência dos princípios tarifários a que está sujeita e das regras de partilha de receitas, provenientes dos passageiros transportados de e para o exterior da Região;

Considerando que, actualmente, a actividade de transporte aéreo se desenvolve mais orientada para o mercado e pelos princípios que o regem, exigindo, por isso, que as compensações financeiras a atribuirás transportadoras aéreas se submetam a um maior rigor, transparência e objectividade.

Assim, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 190 do Estatuto da SATA - Air Açores - Serviço Açoreano de Transportes Aéreos, EP, aprovado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 2/88/A, de 5 de Fevereiro, e das alíneas e h) do artigo 56.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, o Governo resolve:

1 -Autorizar a celebração de um contrato com a SATA - Air Açores - Serviço Açoreano de Transportes Aéreos, EP., para definição das obrigações da empresa, relativamente aos serviços de transporte regular inter-ilhas, bem como as compensações financeiras a que a empresa tem direito, pelos serviços prestados.

2 -Aprovar a minuta do contrato, em anexo à presente resolução, e que dela faz parte integrante.

3 -Designar os Secretários Regionais das Finanças, Planeamento e Administração Pública, e da Habitação, Obras Públicas Transportes e Comunicações, para outorgarem no referido contrato, em representação da Região Autónoma dos Açores.

Aprovada em Conselho, Ponta Delgada, 9 de Maio de 1996.- O Presidente do Governo, *Alberto Romão Madruga da Costa.*

Contrato entre a Região Autónoma dos Açores e a SATA Air Açores

relativo às obrigações de serviço público

A actividade de transporte aéreo atravessa um processo de profunda mudança decorrente da desregulamentação" vivida nos E.U.A. e da adopção da política comunitária para o sector, que se caracteriza pela liberdade de acesso ao mercado e pela observância dos princípios da concorrência.

Como consequência desta nova conjuntura, têm-se registado, por toda a Europa, movimentos no sentido do estabelecimento de alianças, da reestruturação, racionalização e privatização das empresas de transporte aéreo visando o reforço da sua capacidade competitiva. Por outro lado, as relações financeiras entre tais empresas e os respectivos Estados passaram a estar sujeitas a princípios de rigor, transparência e objectividade, a fim de não defraudar as regras de concorrência, embora os processos de reestruturação se façam com significativos apoios dos respectivos Estados.

De entre as acções tomadas no sentido de concretizar o objectivo de reforço da capacidade competitiva sobressaem as medidas no âmbito das relações de trabalho, uma vez que um dos custos mais elevados das transportadoras aéreas é o factor trabalho.

Mas a reestruturação das companhias de transporte aéreo não se tem limitado a transformações ao nível dos meios humanos. A busca de novos mercados, a introdução de medidas de racionalização e reengenharia de processos e a forte orientação para o mercado têm dado interessantes resultados nos últimos anos.

Contudo, também existem rotas que deixam de ter interesse numa perspectiva comercial, dando lugar a uma concentração das companhias em grandes centros e ao abandono de uma série de pequenos aeroportos regionais servindo pequenas cidades ou comunidades.

O transporte aéreo é, porém, vital para o desenvolvimento económico de determinadas regiões. Por isso nos E.U.A. foi prevista a existência de Essential Air Services" em que os transportadores são subsidiados para garantir a ligação entre pequenas comunidades e entre estas e os grandes centros.

Do mesmo modo, o terceiro pacote de liberalização do transporte aéreo prevê a possibilidade de serem indemnizadas as transportadoras aéreas para em determinadas rotas assegurarem a prestação de serviços aéreos regulares adequados que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais".

Ocaso da Região Autónoma dos Açores é um bom exemplo da relevância do serviço público do transporte aéreo inter-ilhas. Na verdade, a SATA desempenha um importante papel no desenvolvimento económico, turístico e social da Região ao assegurar a prestação de serviços de transporte aéreo regular entre todas as ilhas para os quais não existem alternativas susceptíveis de darem resposta adequada.

O custo de tais serviços é onerado pelas características do próprio mercado, tais como sazonalidade muito acentuada, sectores muito curtos e irregularidade dos fluxos de tráfego, bem como pela exigência de oferecer um número razoável de frequências a todas as ilhas. Por outro lado, a receita da empresa sofre uma elevada diluição como consequência dos princípios tarifários a que está sujeita e das regras de partilha da receita dos passageiros transportados de e para o exterior.

Acontece, porém que, actualmente, a actividade de transporte aéreo se desenvolve mais orientada para o mercado e pelos princípios que o regem exigindo, por isso, que as compensações financeiras a atribuir às transportadoras aéreas se submetam a um maior rigor, transparência e objectividade.

Assim, através do presente contrato - em cuja formulação foram consideradas as orientações que sobre esta matéria decorrem do estudo elaborado por consultores independentes - estabelece-se um quadro jurídico que associe o serviço público ao seu custo, de forma transparente, e que será um elemento precioso para a avaliação em cada momento da repercussão de cada decisão ao nível da definição das obrigações de serviço público.

O presente contrato é celebrado ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 19.º do Estatuto da SATA Air Açores, aprovado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 2/88/A, de 5 de Fevereiro.

CAPÍTULO I

Objectivo e vigência

Artigo 1.º

Objecto

O presente contrato tem por objecto estabelecer regras de enquadramento do Serviço Público de Transporte Aéreo Inter-ilhas a desenvolver pela SATA Air Açores, definindo as obrigações de serviço público a prestar e o critério de determinação do valor das compensações a atribuirá empresa.

Artigo 2.º

Vigência

O enquadramento do serviço público agora determinado vigorará até 31 de Dezembro de 2003, sem prejuízo da sua revisão, nos termos do artigo 13.º

Artigo 3.º

Pressupostos

1. O presente contrato teve por base os pressupostos que constam do Anexo I, que fazem parte integrante do mesmo.

2. A validade e efectividade do contrato não dependem da verificação dos pressupostos, mas a significativa alteração destes constituirá fundamento para a revisão do contrato

CAPÍTULO II

Obrigações da empresa

Artigo 4º

Princípios Gerais

1. A SATA assegurará a prestação de serviços de transporte aéreo adequados observando normas de continuidade, de regularidade e de tarifário capazes de garantirem o eficaz escoamento do tráfego de passageiros, carga e correio entre os aeroportos e aeródromos da Região, bem como um razoável número de ligações aos voos de e para o exterior da Região.

2. Sempre que o coeficiente médio de ocupação numa rota ultrapassar os 82,5% num determinado período ATA, a capacidade mínima a oferecer deverá ser acrescida proporcionalmente no período homólogo seguinte.

3. Nos serviços que assegura, a SATA deverá prosseguir uma política de qualidade de serviço, sem prejuízo das necessidades de racionalização de meios e redução de custos, e implementará políticas comerciais visando o crescimento do tráfego e da receita.

4. Os voos deverão ser comercializados através de, pelo menos, um sistema informatizado de reservas.

Artigo 5,º

Rotas

Sem prejuízo das rotas circulares previstas em cada horárioe de a SATA poder ocasionalmente efectuar outras ligações por razões operacionais ou de mercado, as rotas abrangidas por este contrato são as seguintes:

PDL/SMA/PDL

PDL/HOR/PDL

PDL/PIX/PDL

PDL/TER/PDL

TER/GRW/TER

TER/SJZ/TER

TER/PIX/TER

TER/HOR/TER

TER/FLW/TER

TER/CVU/TER

HOR/FLW/HOR

HOR/CVU/HOR

FLW/CVU/FLW

Artigo 6.º

Planos de exploração

.

1. Os serviços de transporte aéreo a que se refere este contrato serão objecto de um plano de exploração para cada período SATA, do qual deverão constar designadamente:

a) Evolução do tráfego considerada e demais pressupostos;

b) Previsão de voos, frequências, capacidades e taxas de ocupação;

c) Comparativo entre a oferta preconizada e o movimento previsto/realizado no período homólogo anterior;

d) Ligações oferecidas de e para outras ilhas e de e para o exterior;

e) Custos/receitas;

f) Projecto de horário.

2. Os planos de exploração deverão ser submetidos à aprovação da Tutela até seis semanas antes da data de inicio da estação respectiva.

Artigo 7.º

Tarifário

1. A SATA apresentará anualmente uma proposta de tarifário que procure dar resposta aos objectivos seguintes:

a) Flexibilidade tarifária e possibilidade de negociação de tarifas para casos especiais;

b) Capacidade de resposta ás solicitações do mercado e disciplina do sistema de reservas;

c) Aptidão para possibilitar a gestão de espaço e da receita;

d) Criação de incentivos e promoção das deslocações na época baixa;

e) Variabilidade da tarifa em função do tipo de serviço utilizado.

2. A proposta referida no número anterior deverá ponderar, também, a eventual introdução de alterações ao actual regime de liberdade de escolha das rotas de entrada e saída na Região para os passageiros com origem ou destino a ilhas sem ligação directa ao exterior (encaminhamentos).

3. A referida proposta deverá ser apresentada em Outubro de forma a que a Tutela sobre ela se pronuncie em Novembro. Assim, se cumprirá o objectivo de em Dezembro serem disponibilizadas as tarifas do ano seguinte em toda a rede de distribuição.

CAPITULO III

Obrigações da região

Artigo 8.º

Competência da Região

1. Compete á Região definir a política do transporte aéreo inter-ilhas coordenando a oferta e os horários, através da aprovação dos planos de exploração, e o preço, através da aprovação do tarifário.

2. Compete ainda à Região fiscalizar o cumprimento deste contrato, bem como dos planos de exploração aprovados, podendo para o efeito solicitar que lhe sejam prestadas as informações necessárias, para além das que se encontram previstas neste contrato.

Artigo 9.º

Indemnizações compensatórias

1 - .A Região compensará a SATA Air Açores pelas obrigações de serviços público correspondente às restrições que a empresa suporta e aos serviços que disponibiliza em condições de exploração que não são as de mercado, as quais se consubstanciam, designadamente em:

a) Nível de frequências superior às exigências meramente comerciais, o que degrada a taxa de ocupação e, consequentemente, a receita de alguns voos;

b) Considerando o tarifário em vigor em 1995 como justo, as restrições à sua evolução de acordo com a inflação esperada em cada ano serão considerados para efeitos de compensação.

c) Perda de receita decorrente da aplicação do sistema de rateio (straight rate prorate system “) à receita dos passageiros transportados nos Açores com proveniência ou destino ao Continente Português e a Madeira.

2. As indemnizações compensatórias serão calculadas mensalmente segundo as fórmulas constantes do Anexo II e visam:

a) Quanto ao nível de frequências: Compensar a empresa, relativamente aos voos com um Load Factor (coeficiente de ocupação) inferior a 70%, pela diferença entre a receita auferida e a receita que corresponderia ao voo realizado com verificação daquele coefiente de ocupação;

b) Quanto ao tarifário: Compensar a empresa pela perda de receita decorrente do tarifário social, considerando existir uma diferença para menos em relação aos valores de mercado da ordem dos 3,5% e que será anualmente corrigido de acordo com a diferença entre a inflação esperada e a evolução da tarifa;

c) Quanto ao rateio: Compensar a empresa pela diferença entre a receita rateada dos passageiros referidos na alínea c) do número anterior e a receita que resultaria para a empresa se recebesse o seu tarifário por inteiro corrigido nos termos da alínea anterior.

3. O pagamento das indemnizações compensatórias terá lugar mensalmente, nos termos referidos no Anexo II.

4. Sempre que ocorram pagamentos de indemnizações compensatórias por parte do Estado, relativas a obrigações de serviço público relacionadas com os aspectos referidos nas alíneas a), b) e c) do n.º 2, deste artigo, os valores em causa serão deduzidos anualmente do total das indemnizações compensatórias previstas neste contrato.

Artigo 10.º

Juros

1. Quer no que respeita ás indemnizações compensatórias passadas, quer nas que serão contabilizadas a partir da entrada em vigor desta resolução fica determinada a contabilização de juros de mora em Dezembro de cada ano, pelo saldo da conta de indemnizações compensatórias.

2. Serão, também, contabilizados juros sobre o valor das facturas relativas a passagens requisitadas por serviços e organismos da Região a partir do 60.º dia posterior á data da factura respectiva.

3. O critério de determinação da taxa de juro a aplicar às situações de mora será realizado pela média simples das taxas de mercado (LISBOR) de 1 mês acrescida de um spread de 0,65% ou seja, as condições do melhor empréstimo externo obtido pela empresa.

CAPÍTULO IV

Controlo de execução

Artigo 11.º

Acompanhamento e controlo

1. O controlo da documentação enviada pela SATA Air Açores mensalmente, será realizada pela secretaria regional que tutela os transportes, ou por quem esta determinar.

2. A SATA Air Açores apresentará os relatórios que lhe forem solicitados para além da informação de base para efeitos do cálculo de indemnizações compensatórias que será produzida e entregue mensalmente.

Artigo 12.º

Orçamentos anuais

Os orçamentos anuais da SATA Air Açores deverão necessariamente traduzir a execução deste contrato.

Artigo 13.º

Revisão do acordo

1. O presente acordo poderá ser revisto desde que se tenham alterado significativamente as condições ou circunstâncias em que foi estabelecido e nomeadamente, na hipótese referida no n.º 2 do artigo 3.º

2. No caso de se verificar a situação prevista no número anterior, a empresa deverá apresentar uma proposta de revisão até três meses antes do fim do ano e previamente à entrega do orçamento.

Ponta Delgada, de Abril de 1996

A Secretária Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública

Berta Maria Correia de Almeida de Meio Cabral.

O Secretário Regional da Habitação, Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Jaime Carvalho de Medeiros

SATA Air Açores - Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, EP

Luís Filipe Soares Borges da Silveira

Carlos Alberto Soares de Vilhena de Andrade Botelho

Anexo I

(Pressupostos)

1. Taxa de câmbio de referência

USD -155$00

GBP- 234$00

2. Inflação

1996- 3,5%

1997- 3,2%

1998-3%

1999-3%

3. Custos com pessoal

Não superiores a 45% dos custos totais e a 90% do valor da receita do serviço de transporte aéreo.

4. Custo médio ponderado do combustível: 37,30 escudos

Anexo II

Fórmulas de cálculo das indemnizações compensatórias

1. Voos de passageiros

1.1. - As indemnizações compensatórias dos voos de passageiros serão determinadas simplificadamente através da seguinte fórmula geral:

IC = IC1 + IC2 + IC3

Em que

IC1 = PRR

Sendo

PPR o valor de perda de receita derivada das regras de rateio com a TAP Air Portugal.

IC2 = EP

Sendo

EP efeito de intervenção nos preços

EP = FI x /RPM + PRR

Fixaram-se os preços de 1995. O factor de intervenção (FI) para 1996 foi determinado com um valor de 3,5%. Anualmente este factor será afectado pelo diferencial entre o crescimento dos preços e a inflação esperada.

IC3 = (0,7 LOFI –LUTI) x RMM

sendo

LOFi O Número de lugares oferecidos nos voos com ocupação inferior a 70%

LUTi O número de lugares utilizados nos voos com ocupação inferior a 70%

LUT O número de lugares oferecidos em todos os voos no mês

RPM Receita de passageiros do mês

RT Receita total de mês = RPM + PRR * EP

RMM Receita Média Mensal = $\frac{RT}{LUT}$

1.2. Esta fórmula será preenchida mensalmente pela SATA, com desfasamento de dois meses e, enviada, para a tutela para verificação e processamento. Antevê-se como razoável o prazo de um mês para verificação e processamento destas verbas.

2. Voos cargueiros

2.1. As indemnizações compensatórias dos voos efetuados exclusivamente para escoamento de carga e ou correio serão iguais à diferença entre a receita total do voo e o total dos custos variáveis desse voo, no caso de estes serem superiores àquela.

2.2. Para efeito de processamento desta verba será apresentada juntamente com o documento referido em 1.2. a relação dos voos cargueiros efectuados nesse período e a demonstração dos respectivos custos e receitas.

13 de Junho de 1996. - O Secretário-Geral, *Rui Nina da Silva Lopes.*