Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 437/2003 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 27 lutego 2003 r.

w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty

(Dz.U. L 66 z 11.3.2003, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r.	L 194	9	1.8.2003
►M2	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 546/2005 z dnia 8 kwietnia 2005 r.	L 91	5	9.4.2005
►M3	Rozporządzenie Rady WE nr 1791/2006 z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	1	20.12.2006
►M4	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 z dnia 11 marca 2009 r.	L 87	109	31.3.2009
►M5	Rozporządzenie Rady (UE) nr 517/2013 z dnia 13 maja 2013 r.	L 158	1	10.6.2013

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 437/2003 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 27 lutego 2003 r.

w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 285,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Aby wykonać powierzone im zadania, w kontekście wspólnotowej polityki transportu lotniczego i przyszłego rozwoju wspólnej polityki transportowej, instytucje wspólnotowe powinny mieć do dyspozycji porównywalne, zwarte, zsynchronizowane i regularne dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju przewozów lotniczych pasażerów, frachtu i poczty wewnątrz Wspólnoty, lub do i ze Wspólnoty.

(2) Obecnie nie ma żadnych takich wyczerpujących statystyk na szczeblu wspólnotowym.

(3) Decyzja Rady 1999/126/WE z dnia 22 grudnia 1998 r. w sprawie wspólnotowego programu statystycznego na okres: 1998-2002 r. ([4]) stwierdziła potrzebę ustanowienia takich statystyk.

(4) Wspólne gromadzenie danych na porównywalnej lub zharmonizowanej podstawie czyni możliwym zaopatrzenie zintegrowanego systemu w niezawodną, zwartą i szybką informację.

(5) Dane dotyczące lotniczego przewozu pasażerów, frachtu i poczty powinny, tam gdzie możliwe, być zgodne z danymi międzynarodowymi dostarczanymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i zostać wykonane porównywalnie, gdzie stosowne, tak między Państwami Członkowskimi jak i dla różnych rodzajów transportu.

(6) Po pewnym okresie Komisja powinna przedstawić sprawozdanie w celu umożliwienia dokonania oceny stosowania niniejszego rozporządzenia.

(7) Zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu, stworzenie wspólnych norm statystycznych, które zezwalają na przedstawianie zharmonizowanych danych jest działaniem, które może być skutecznie podjęte jedynie na poziomie wspólnotowym. Takie normy powinny być wdrożone w każdym Państwie Członkowskim z upoważnienia organów i instytucji zajmujących się przedstawianiem oficjalnych statystyk.

([1]) Dz.U. C 325 z 6.12.1995, str. 11.
([2]) Dz.U. C 39 z 12.2.1996, str. 25.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 lutego 1996 r. (Dz.U. C 78 z 18.3.1996, str. 28), potwierdzona w dniu 16 września 1999 r. (Dz.U. C 54 z 25.2.2000, str. 79), wspólne stanowisko Rady z dnia 30 września 2002 r. (Dz.U. C 275 E z 12.11.2002, str. 33) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 grudnia 2002 r. (dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym).
([4]) Dz.U. L 42 z 16.2.1999, str. 1.

▼B

(8) Rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 z dnia 17 lutego 1997 r. w sprawie statystyk Wspólnoty ([1]) dostarcza struktury wyjściowej dla przepisów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.

(9) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([2]).

(10) Konsultowano Komitet ds. Programu Statystycznego ustanowiony decyzją Rady 89/382/EWG, Euratom ([3]).

(11) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltar, uzgodnione w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii i Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu państw, ustalenia te muszą jeszcze zostać zastosowane,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Cel

Państwa Członkowskie ustanowią sprawozdania statystyczne dotyczące przewozu pasażerów, frachtu i poczty przez handlowe usługi lotnicze jak również ruchów prywatnych statków powietrznych do lub ze wspólnotowych portów lotniczych, z wyjątkiem lotów samolotów państwowych.

Artykuł 2

Gibraltar

1. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku dla odpowiednich sytuacji prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

2. Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest zawieszone do dnia wejścia w życie zasad wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej poinformują Komisję o dacie jego wejścia w życie.

Artykuł 3

Charakterystyka gromadzenia danych

1. Każde z Państw Członkowskich gromadzi dane statystyczne odnoszące się do następujących zmiennych:

a) pasażerowie;

b) fracht i poczta;

c) odcinki lotów;

d) dostępna ilość miejsc pasażerskich;

e) ruchy statku powietrznego.

([1]) Dz.U. L 52 z 22.2.1997, str. 1.
([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.
([3]) Dz.U. L 181 z 28.6.1989, str. 47.

▼B

Zmienne statystyczne w każdym obszarze, nomenklatury do ich klasyfikacji, okresowość ich przestrzegania i definicje są określone w załącznikach I i II.

2. Każde z Państw Członkowskich gromadzi dane określone w załączniku I dla wszystkich wspólnotowych portów lotniczych na jego terytorium o ruchu przekraczającym 150 000 jednostek pasażerskich rocznie.

Wykaz wspólnotowych portów lotniczych objętych przepisami pierwszego akapitu jest formułowany przez Komisję i, jeżeli konieczne, uaktualniany zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11 ust. 2.

3. Dla portów lotniczych, z wyjątkiem tych posiadających jedynie okazjonalny ruch handlowy, które nie są objęte ust. 2, Państwa Członkowskie przekazują jedynie roczne sprawozdanie z danymi wymienionymi w Tabeli C1 załącznika I.

4. Bez względu na ust. 2 i 3, dla portów lotniczych:

a) z mniejszą ilością jednostek pasażerskich niż 1 500 000 rocznie, dla których nie istnieje gromadzenie danych odpowiadających tym wymienionym w Załączniku w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia;

b) i dla których wprowadzenie nowego systemu gromadzenia danych okazuje się bardzo trudne,

Państwo Członkowskie może przez czas ograniczony, nieprzekraczający trzech lat od dnia 1 stycznia 2003 r., zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2, przekazywać dane mniej kompletne niż te wspomniane w załączniku I.

5. Bez względu na ust. 2, dla portów lotniczych:

a) w których nie istnieje żadne gromadzenie danych odpowiadających tym wymienionym w Tabeli B1 załącznika I w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia;

b) i w których wprowadzenie nowego systemu gromadzenia danych okazuje się bardzo trudne,

Państwo Członkowskie może, do dnia 31 grudnia 2003 r., zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11 ust. 2, przekazywać jedynie istniejące dane.

Artykuł 4

Gromadzenie danych

1. Gromadzenie danych będzie oparte, gdzie to możliwe, na dostępnych źródłach, aby zminimalizować obciążenie ankietowanych.

2. Ankietowani wezwani przez Państwa Członkowskie do dostarczenia informacji są zobowiązani udzielić prawdziwej i kompletnej informacji w wyznaczonych terminach.

▼M4

Artykuł 5

Dokładność statystyk

Gromadzenie danych opiera się na kompletnych danych, o ile Komisja nie ustanowi innych norm dokładności. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

▼B

Artykuł 6

Przetwarzanie danych

Państwa Członkowskie stosują metody przetwarzania danych, które zapewniają, że dane zgromadzone na podstawie art. 3 spełniają wymogi norm dokładności określone w art. 5.

Artykuł 7

Przekazywanie wyników

1. Państwa Członkowskie przekazują do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich wyniki przetwarzania danych określone w art. 6, łącznie z danymi zgłoszonymi przez Państwa Członkowskie jako poufne, stosownie do ustawodawstwa krajowego lub praktyki dotyczącej poufności informacji statystycznych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 322/97.

▼M4

2. Wyniki są przekazywane zgodnie z kartotekami danych, znajdującymi się w załączniku I. Kartoteki danych są określane przez Komisję. Środki te mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

Nośniki, jakie mają być używane do przekazywania danych są określane przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 11 ust. 2.

▼B

3. Pierwszy okres obserwacji rozpoczyna się w dniu 1 stycznia 2003 r. Przekazanie odbędzie się tak szybko jak to możliwe i nie później niż sześć miesięcy po zakończeniu okresu obserwacji.

Artykuł 8

Upowszechnianie

1. Zasady, według których Komisja publikuje i upowszechnia wyniki statystyczne, są sporządzane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.

2. Komisja upowszechnia Państwom Członkowskim właściwe wyniki statystyczne z częstotliwością podobną do tej ustanowionej dla przekazywania wyników.

Artykuł 9

Sprawozdania

1. Na żądanie Komisji, Państwa Członkowskie przekazują wszystkie informacje dotyczące metod stosowanych przy gromadzeniu danych. Państwa Członkowskie, gdzie stosowne, informują również Komisję o wszelkich rzeczywistych zmianach w stosowanych metodach gromadzenia.

2. Po trzyletnim okresie gromadzenia danych, Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat doświadczeń nabytych w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności art. 7 i 8.

▼M4

Artykuł 10

Przepisy wykonawcze

1. Następujące środki wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 11 ust. 2:

— wykaz wspólnotowych portów lotniczych objętych art. 3 ust. 2,

▼M4

— opis kodów danych i nośników danych, jakie mają być używane do przekazywania wyników Komisji (art. 7),

— upowszechnianie wyników statystycznych (art. 8).

2. Komisja przyjmuje następujące środki wykonawcze:

— dostosowanie specyfikacji określonej w załącznikach do niniejszego rozporządzenia,

— dostosowanie charakterystyki gromadzenia danych (art. 3),

— dokładność statystyk (art. 5),

— opis kartotek danych (art. 7).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez dodanie do niego innych elementów innych niż istotne, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

Artykuł 11

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez Komitet Programu Statystycznego, powołany decyzją 89/382/EWG, Euratom.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i ust. 5 lit. a) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

▼B

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 20 dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼M1

ZAŁĄCZNIK I

STRUKTURA ZAPISU DANYCH PRZESYŁANYCH DO EUROSTAT

Zakres zgłaszanych danych jest ograniczony do lotnictwa cywilnego.

Dla pasażerów podróżujących z kodem lotu lub dla frachtu wysłanego z lotniczym listem przewozowym należy podać loty i przewozy powierzchniowymi środkami transportu, wyłączone są kolejowe listy przewozowe.

A. **Tabela etapu lotu (dane za miesiąc** [1]**)**

Dane z tej tabeli dotyczą tylko komercyjnych usług lotniczych.

Formularz zapisu pliku danych

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Tabela	2 znaki alfanumeryczne	„A1”	
Państwo zgłaszające:	2 znaki alfanumeryczne	1 Duże litery określające przynależność krajową wg ICAO	
Rok referencyjny	2 cyfry	Typu „yy” (2 ostatnie pozycje numeru roku)	
Okres referencyjny	2 znaki alfanumeryczne	2 Sprecyzować (lub Statra)	
Zgłaszający port lotniczy	4 znaki alfanumeryczne	3 ICAO	
Następny/Poprzedni port lotniczy	4 znaki alfanumeryczne	3 ICAO	
Przylot/odlot	1 cyfra	1 = przylot 2 = odlot	
Regularne/nieregularne Regularne/nieregularne usługi	1 cyfra	1 = rozkładowe 2 = pozarozkładowe	
Lot pasażerski/lot tylko z frachtem i pocztą	1 cyfra	1 = lot z pasażerami 2 = lot tylko z frachtem i pocztą	
Informacja o linii lotniczej	3 znaki alfanumeryczne	4 Informacja o linii lotniczej (nieobowiązkowa)	
Typ samolotu	4 znaki alfanumeryczne	5 ICAO	
Pasażerów na pokładzie	12 cyfr		pasażer
Fracht i poczta na pokładzie	12 cyfr		tona
Loty handlowe	12 cyfr		liczba lotów
Dostępna liczba miejsc pasażerskich	12 cyfr		miejsce pasażerskie

B. **Tabela miejsc pochodzenia/przeznaczenia lotu (dane za miesiąc** [1]**)**

Dane zgłaszane w tej tabeli dotyczą tylko handlowych usług lotniczych.

[1] W roku 2003 mogą być przyjęte dane za kwartał.

▼M1

Format zapisu pliku danych

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Tabela	2 znaki alfanumeryczne	Bl	
Państwo zgłaszające:	2 znaki alfanumeryczne	1 Duże litery określające przynależność krajową wg ICAO	
Rok referencyjny	2 cyfry	Typu „yy” (2 ostatnie pozycje numeru roku)	
Okres referencyjny	2-alpha	2 Sprecyzować (lub Statra)	
Zgłaszający port lotniczy	4 znaki alfanumeryczne	3 ICAO	
Początek/przeznaczenie lotu	4 znaki alfanumeryczne	3 ICAO	
Przylot/odlot	1 cyfra	1 = przylot 2 = odlot	
Regularne/nieregularne usługi	1 cyfra	1 = regularny 2 = regularny	
Lot pasażerski/lot tylko z frachtem i pocztą	1 cyfra	1 = lot pasażerski 2 = lot tylko z frachtem i pocztą	
Informacja o linii lotniczej	3 znaki alfanumeryczne	4 Informacje o linii lotniczej (nieobowiązkowe)	
Przewożeni pasażerowie	12 cyfr		pasażer
Fracht i poczta załadowane/wyładowane	12 cyfr		tona

C. **Tabela portów lotniczych (przynajmniej dane za rok)**

Dane zgłaszane w tej tabeli dotyczą tylko handlowych usług lotniczych, z wyjątkiem „łącznych ruchów handlowych statku powietrznego”, które dotyczą również wszystkich ogólnie handlowych operacji lotniczych oraz „łącznych ruchów statku powietrznego” dotyczących wszystkich ruchów cywilnych statków powietrznych (z wyjątkiem lotów państwowych).

Format zapisu pliku danych

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Tabela	2 znaki alfanumeryczne	C1	
Państwo zgłaszające:	2 znaki alfanumeryczne	1 Duże litery określające przynależność krajową wg ICAO	
Rok referencyjny	2 cyfry	Typu „yy”	
Okres referencyjny	2 znaki alfanumeryczne	2 Sprecyzować (lub Statra)	
Zgłaszający port lotniczy	4 znaki alfanumeryczne	3 ICAO	
Informacja o linii lotniczej (*)	3 znaki alfanumeryczne	4 Informacja o linii lotniczej	
Łączna liczba przewiezionych pasażerów	12 cyfr		pasażer
Łączna liczba pasażerów w tranzycie bezpośrednim	12 cyfr		pasażer
Łącznie fracht i poczta załadowane/wyładowane	12 cyfr		tona

▼M1

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Łączne ruchy handlowe statku powietrznego	12 cyfr		ruch
Łączne ruchy statków powietrznych	12 cyfr		ruch

(*) Pole „informacja o linii lotniczej” jest obowiązkowe tylko dla portów lotniczych, które muszą zgłaszać również tabele Al i B1. Porty lotnicze niezobowiązane do zgłaszania tabel Al i Bl mogą używać kodu obejmującego wszystkie linie lotnicze.

KODY

1. **Państwo zgłaszające**

Stosowany system kodowania pochodzi z indeksu oznakowań literowych ICAO dla wskazania lokalizacji. Jeśli dla tego samego kraju istnieje kilka prefiksów ICAO, stosuje się tylko główny prefiks ICAO dla jego części kontynentalnej.

Belgia	EB
Dania	EK
Niemcy	ED
Grecja	LG
Hiszpania	LE
Francja	LF

▼M5

Chorwacja	LD

▼M1

Irlandia	EI
Włochy	LI
Luksemburg	EL
Niderlandy	EH
Austria	LO
Portugalia	LP
Finlandia	EF
Szwecja	ES
Wielka Brytania	EG

▼M2

Republika Czeska	LK
Estonia	EE
Cypr	LC
Łotwa	EV
Litwa	EY
Węgry	LH
Malta	LM
Polska	EP
Słowenia	LJ
Słowacja	LZ

▼M3

Bułgaria	LB
Rumunia	LR

▼M1

2. **Okres referencyjny**

AN	(lub 45) rok
Q1	(lub 21) styczeń — marzec (pierwszy kwartał)
Q2	(lub 22) kwiecień — czerwiec (drugi kwartał)
Q3	(lub 23) lipiec — wrzesień (trzeci kwartał)
Q4	(lub 24) październik — grudzień (czwarty kwartał)
01-12	styczeń — grudzień (miesiąc)

3. **Porty lotnicze**

Porty lotnicze są kodowane zgodnie z czteroliterowymi kodami ICAO wymienionymi w dokumencie ICAO 7910. Nieznane porty lotnicze są kodowane kodem „ZZZZ".

4. **Informacja o linii lotniczej**

„1EU" dla linii lotniczych licencjonowanych w Unii Europejskiej,

„1NE" dla linii lotniczych nielicencjonowanych w Unii Europejskiej,

„ZZZ" dla nieznanych linii lotniczych,

„888" dla „poufnych" (do używania w tabelach A1 i B1, jeśli „informacja o linii lotniczej" jest niedozwolona ze względu na poufność),

„999" dla wszystkich linii lotniczych (stosować tylko w tabeli C1).

Linie lotnicze częściowo licencjonowane w Unii Europejskiej zgłasza się jako „linie lotnicze UE".

„2"+ 2-znakowy literowy kod ISO dla kraju (kraju licencjonowania linii lotniczej) oraz kod ICAO linii lotniczej można stosować na zasadzie dobrowolności.

5. **Typ samolotu**

Typy samolotów są kodowane zgodnie z wyznacznikami typów samolotów ICAO wymienionymi w dokumencie ICAO 8643.

Nieznane typy statków powietrznych są kodowane jako „ZZZZ".

▼**M1**

ZAŁĄCZNIK II

DEFINICJE I STATYSTYKI, KTÓRE MAJĄ BYĆ ZGŁASZANE

Po nagłówku każdej z definicji znajduje się wykaz artykułów lub tabel rozporządzenia, w których można znaleźć odniesienie do terminu.

I. DEFINICJE I ZMIENNE O CHARAKTERZE OGÓLNYM

1. **Port lotniczy Wspólnoty** (art. 1 i 3)

Określony obszar ziemi lub wody znajdujący się w Państwie Członkowskim z zastrzeżeniem postanowień Traktatu, który jest przeznaczony w całości lub częściowo na przyloty, odloty lub ruchy statków powietrznych po powierzchni i otwarty dla ***handlowych usług lotniczych***[patrz -4-].

2. **Lot państwowy** (art. 1 i tabela C1)

Jakikolwiek lot statku powietrznego realizowany dla wojska, służb celnych, policji lub innych państwowych służb ścigania.

Każdy lot zgłoszony przez władze państwowe jako „lot państwowy”.

Wyrażenie „z wyjątkiem lotów statków powietrznych należących do państwa” w art. 1 należy interpretować jako „z wyjątkiem lotów państwowych”.

3. **Jednostka pasażerska** (art. 3 ust. 2, 4 i 5)

Jedna jednostka pasażerska to jeden pasażer lub 100 kg frachtu i poczty.

*Do celów sporządzania wykazu **portów lotniczych Wspólnoty**[patrz-1-], jak określono w art. 3 ust. 2, oraz na okres przejściowy określony w art. 3 ust. 4 i 5 obliczenie wartości progowych z użyciem „jednostek pasażerskich” musi we **wspólnotowych portach lotniczych**[patrz-1-] uwzględniać łączną liczbę **pasażerów przewiezionych**[patrz-16-] plus łączną liczbę **pasażerów w tranzycie bezpośrednim**[patrz-18-] (liczonych jeden raz) plus łącznie **załadowane i rozładowane fracht i pocztę**[patrz-17-].*

4. **Handlowe usługi lotnicze** (art. 1 i tabele A1, B1, C1)

Transportowy lot lub seria lotów w celu publicznego transportu pasażerów i/lub frachtu i poczty za wynagrodzeniem lub w formie wynajmu.

Usługi lotnicze mogą być regularne[patrz -5-] *lub nieregularne*[patrz -6-].

5. **Regularne usługi lotnicze** (tabele A1 i B1)

Handlowe usługi lotnicze[patrz-4-] wykonywane zgodnie z opublikowanym rozkładem lub z częstotliwością na tyle regularną, że tworzą łatwo rozpoznawalną, systematyczną serię lotów.

Obejmują również dodatkowe loty odcinkowe, wynikające z zapotrzebowania przekraczającego możliwości lotów rozkładowych.

6. **Nieregularne usługi lotnicze** (tabele A1 i B1)

Handlowe usługi lotnicze[patrz-4-] inne niż rozkładowe usługi lotnicze[patrz-5-].

7. **Pasażerskie usługi lotnicze** (tabele A1 i B1)

Regularne [patrz-5-] **lub nieregularne usługi lotnicze**[patrz-6-] wykonywane przez statek powietrzny przewożący jednego lub więcej pasażerów dających przychód oraz wszystkie loty wykazane w opublikowanych rozkładach lotów jako otwarte dla pasażerów.

Obejmuje również loty z dającymi przychód pasażerami oraz dającymi przychód frachtem i pocztą.

▼**M1**

8. **Lotnicze usługi przewozu frachtu i poczty** (tabele A1 i B1)

Regularne[patrz-5-] **lub nieregularne usługi lotnicze**[patrz-6-] wykonywane przez statek powietrzny przewożący przynoszące przychód ładunki inne niż przynoszący przychód pasażerowie, tzn. fracht i pocztę.

Wyłączone są tu loty przewożące jednego lub więcej przynoszących przychód pasażerów oraz loty wykazane w publikowanych rozkładach jazdy jako otwarte dla pasażerów.

9. **Linia lotnicza (handlowy przewoźnik lotniczy)** (tabele A1, B1 i C1)

Przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na wykonywanie **lotów handlowych**[patrz-13-].

Gdy linie lotnicze posiadają joint-venture lub inne kontraktowe ustalenia wymagające, aby dwie lub więcej z nich przyjęły oddzielnie odpowiedzialność za oferowanie i sprzedaż produktów transportu lotniczego na lot lub kombinacje lotów, zgłaszana jest linia lotnicza rzeczywiście odbywająca lot.

II. DEFINICJE I ZMIENNE MAJĄCE ZNACZENIE DLA TABELI A1 (ETAP LOTU)

10. **Etap lotu** (tabela A1)

Działanie statku powietrznego od startu do następnego lądowania.

11. **Pasażerowie na pokładzie** (tabela A1)

Wszyscy pasażerowie na pokładzie statku powietrznego podczas lądowania w zgłaszającym porcie lotniczym lub podczas startu ze zgłaszającego portu lotniczego.

*Wszyscy pasażerowie przynoszący przychody i nieprzynoszący przychodów znajdujący się na pokładzie statku powietrznego w **etapie lotu**[patrz-10-].*

Obejmuje pasażerów w tranzycie bezpośrednim[patrz-18-] (liczonych przy przylotach i odlotach).

12. **Fracht i poczta na pokładzie** (tabela A1)

Cały fracht i poczta na pokładzie statku powietrznego podczas lądowania w zgłaszającym porcie lotniczym lub podczas startu ze zgłaszającego portu lotniczego.

*Cały fracht i cała poczta na pokładzie statku powietrznego podczas **etapu lotu**[patrz-10-].*

Obejmuje fracht i pocztę w bezpośrednim tranzycie (liczone przy przylotach i odlotach).

Obejmuje usługi ekspresowe i przesyłki dyplomatyczne.

Z wyłączeniem bagażu pasażerów.

13. **Lot handlowy** (tabela A1)

Lot transportowy prowadzony w celu publicznego transportu pasażerów i/lub frachtu i poczty za wynagrodzeniem i w drodze wynajmu.

*Loty handlowe podlegają w tabeli A1 zsumowaniu, mającym na celu obliczenie innych „pól wskaźnikowych” („**Pasażerowie na pokładzie**[patrz-11-]”, „**Fracht i poczta na pokładzie**[patrz-12-]” oraz „**Dostępne miejsca pasażerskie**[patrz-14-]”).*

14. **Dostępne miejsca pasażerskie** (tabela A1)

Ogólna liczba miejsc pasażerskich dostępna w sprzedaży w statku powietrznym, wykonującym **etap lotu**[patrz-10-] między dwoma portami lotniczymi.

▼M1

Ogólna liczba pasażerów przynoszących przychód nie może w ***etapie lotu****[patrz-10-] przekraczać ogólnej liczby miejsc pasażerskich dostępnych w sprzedaży.*

Obejmuje miejsca już sprzedane na etap lotu, tzn. włącznie z miejscami zajmowanymi przez ***pasażerów w tranzycie bezpośrednim****[patrz-18-].*

Nie obejmuje miejsc aktualnie niedostępnych dla przewozu pasażerów ze względu na ograniczenie maksymalnej masy brutto.

Jeśli informacja o tej bazie nie jest dostępna, należy zastosować jedną z podanych niżej ocen w kolejności preferencji (od bardziej do mniej stosownej):

1. *konfiguracja określonego statku powietrznego wyrażona liczbą miejsc dostępnych w statku powietrznym (zidentyfikowanym przez jego numer rejestracyjny,*

2. *przeciętna konfiguracja statku powietrznego wyrażona średnią liczbą miejsc pasażerskich dostępnych w danym typie używanego przez linię lotniczą statku powietrznego,*

3. *przeciętna konfiguracja statku powietrznego wyrażona średnią liczbą miejsc pasażerskich dostępnych w danym typie statku powietrznego.*

III. DEFINICJE I ZMIENNE MAJĄCE ZNACZENIE DLA TABELI B1 (O MIEJSCU WYLOTU I PRZEZNACZENIA) ORAZ DLA TABELI C1 (PORTY LOTNICZE)

15. **Miejsce wylotu i miejsce przeznaczenia** (tabela B1)

Ruch w ramach handlowych usług lotniczych[patrz-4-] identyfikowany na podstawie unikalnych numerów lotu, dzielony potem na pary portów lotniczych według miejsca wsiadania i wysiadania w tym locie.

Dla pasażerów i frachtu, gdy port wsiadania nie jest znany, za punkt wsiadania należy uważać miejsce pochodzenia samolotu; podobnie, jeżeli port wysiadania nie jest znany, za punkt wysiadania należy uważać port docelowy samolotu.

16. **Przewożeni pasażerowie** (tabele B1 i C1)

Wszyscy pasażerowie określonego lotu (o jednym numerze lotu) liczeni tylko jeden raz i bez powtarzania w każdym etapie tego lotu.

Wszyscy pasażerowie przynoszący przychód i nieprzynoszący przychodu, których podróż rozpoczyna się lub kończy w zgłaszającym porcie lotniczym oraz pasażerowie przejściowi, włączający się do lotu lub opuszczający lot w zgłaszającym porcie lotniczym.

Wyłącza się pasażerów w tranzycie bezpośrednim[patrz18-].

17. **Fracht i poczta załadowane lub rozładowane** (tabele B1 i C1)

Cały fracht i poczta załadowane do lub wyładowane ze statku powietrznego.

Obejmuje usługi ekspresowe i bagaż dyplomatyczny.

Z wyłączeniem bagażu pasażerów.

Z wyłączeniem frachtu i poczty w tranzycie bezpośrednim.

18. **Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim** (tabela C1)

Pasażerowie, którzy po krótkim zatrzymaniu się kontynuują swą podróż tym samym statkiem powietrznym i lotem o tym samym numerze co lot, którym przybyli.

Zarówno w ogólnej statystyce portu lotniczego, jak i przy obliczaniu jednostek pasażerskich[patrz-3-] pasażerów w tranzycie bezpośrednim liczy się tylko raz.

▼**M1**

Pasażerowie zmieniający statek powietrzny z powodu problemów technicznych, ale kontynuujący lot o tym samym numerze lotu, są liczeni jako pasażerowie w tranzycie bezpośrednim.

W niektórych lotach z przystankami pośrednimi w porcie lotniczym następuje zmiana numeru lotu, oznaczająca zmianę z lotu przylotowego na lot wylotowy. Przykładem jest lot z Barcelony do Hamburga, gdzie przed powrotem do Barcelony odbywa się lot do Frankfurtu. Pasażerowie lecący w tych okolicznościach do pośredniego miejsce przeznaczenia kontynuują swą podróż tym samym statkiem powietrznym, więc powinni być liczeni jako pasażerowie w tranzycie bezpośrednim.

19. **Łączne ruchy handlowe statku powietrznego** (tabela C1)

Wszystkie starty i lądowania w lotach realizowanych za wynagrodzeniem lub jako wynajęte.

*Obejmuje **handlowe usługi lotnicze**[4)] oraz wszystkie handlowe operacje ogólnolotnicze.*

20. **Łączne ruchy statku powietrznego** (tabela C1)

Wszystkie starty i lądowania statku powietrznego.

*Obejmuje **wszystkie ruchy handlowe statku powietrznego**[19] oraz ruchy przy niehandlowych operacjach lotniczych o charakterze ogólnym.*

*Z wyłączeniem **lotów państwowych**[2].*

Z wyłączeniem lądowań niepewnych (dotknięcie pasa i odlot, za dalekich przyziemień i nieskutecznych podejść do lądowania.