

Modificación de la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

(92/C 206/07)

COM(92) 257 final

(Presentada por la Comisión en virtud del apartado 3 del artículo 149 del Tratado CEE el 29 de junio de 1992)

TEXTOS DE LA COMISIÓN ⁽¹⁾

ENMIENDAS

Enmienda n° 1

Título

Propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

Título

Propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios coordinados.

Enmienda n° 2

Considerando 1

Considerando que existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transportes aéreos europeos y la disponibilidad de infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer frente a la demanda y que, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad;

Considerando 1

Considerando que existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transportes aéreos europeos y la disponibilidad de infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer frente a la demanda y que hay indicios de que habrá, por consiguiente, un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad;

Enmienda n° 3

Considerando 3

Considerando que el principio de la imparcialidad quedará garantizado cuando el Estado miembro responsable de un aeropuerto, fundándose en criterios objetivos, tome la decisión de coordinar dicho aeropuerto;

Considerando 3

Considerando que el principio de la imparcialidad quedará garantizado cuando el Estado miembro responsable de un aeropuerto, fundándose en criterios objetivos, tome la decisión de designar como coordinado dicho aeropuerto;

Enmienda n° 4

Considerando 3 bis

Considerando que este Reglamento sólo se aplica a aquellos aeropuertos que entren dentro de la definición específica de aeropuertos coordinados contemplada en el artículo 2;

Enmienda n° 5

Considerando 4 bis

(nuevo)

Considerando que la Comisión debería llevar a cabo un estudio sobre las causas de la saturación de los aeropuertos europeos para hallar los medios y la forma de incrementar su capacidad;

(1) DO n° C 43 de 19. 2. 1991, p. 3.

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

Enmienda n° 6

Considerando 4 *ter*

(nuevo)

Considerando que corresponde a los Gobiernos de los Estados miembros y a las autoridades de los aeropuertos incrementar los gastos relativos a las infraestructuras aeroportuarias con vistas a aumentar la capacidad de los aeropuertos europeos;

Enmienda n° 7

Considerando 9

Considerando que, como prevé el Reglamento (CEE) n° 2343/90 del Consejo, la política comunitaria tiene por objeto eliminar los obstáculos a la competencia y fomentar el acceso al mercado y que para lograr dichos objetivos, es preciso prestar un fuerte apoyo a las compañías aéreas que se propongan efectuar operaciones en rutas intracomunitarias donde la competencia es restringida;

Considerando 9

Considerando que, como prevé el Reglamento (CEE) n° 2343/90 del Consejo, la política comunitaria tiene por objeto eliminar los obstáculos a la competencia y fomentar el acceso al mercado y que para lograr dichos objetivos, es preciso prestar un fuerte apoyo a las compañías aéreas que se propongan efectuar operaciones en rutas donde la competencia es restringida;

Enmienda n° 8

Considerando 10

Considerando que debe exigirse a los Estados miembros o a sus autoridades que garanticen un número mínimo de franjas horarias para operaciones en rutas intracomunitarias, aun cuando un aeropuerto se halle saturado;

Considerando 10

Considerando que debe exigirse a los Estados miembros o a sus autoridades que garanticen también un número mínimo de franjas horarias, aun cuando un aeropuerto se halle saturado, para las compañías aéreas más pequeñas, los vuelos de negocios y la aviación general, así como para los nuevos participantes;

Enmienda n° 9

Considerando 11

Considerando que cualquier retirada de los derechos de antigüedad debe respetar el principio de proporcionalidad y debe limitarse al número de franjas necesario para satisfacer las necesidades de los nuevos participantes en el aeropuerto correspondiente, al tiempo que debe asegurar un trato equitativo a todas las compañías aéreas presentes en el aeropuerto, teniendo en cuenta el número de franjas horarias utilizadas por cada una, y evitando las perturbaciones innecesarias en el sistema existente;

Considerando 11

Considerando que cualquier retirada de los derechos de antigüedad sólo es aceptable en situaciones excepcionales para las que no pueda encontrarse otra solución y debe respetar el principio de proporcionalidad y debe limitarse al número de franjas necesario para satisfacer las necesidades de los nuevos participantes en el aeropuerto correspondiente, al tiempo que debe asegurar un trato equitativo a todas las compañías aéreas presentes en el aeropuerto, teniendo en cuenta el número de franjas horarias utilizadas por cada una, y evitando las perturbaciones innecesarias en el sistema existente;

Enmienda n° 10

Considerando 14

Considerando que es conveniente que la Comunidad ofrezca a las compañías aéreas de terceros países, nuevos participantes en el mercado, un trato comparable al que dichos países conceden a las compañías aéreas comunitarias;

Considerando 14

Considerando que es conveniente que la Comunidad ofrezca a las compañías aéreas de terceros países un trato comparable al que conceden a las compañías aéreas comunitarias, siempre y cuando dichos países concedan a las compañías aéreas comunitarias dicho trato en sus propios aeropuertos;

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

Enmienda n° 11

Considerando 15

Considerando que la adopción de un Reglamento relativo a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios no debe afectar negativamente a las operaciones de las pequeñas compañías aéreas,

Considerando 15

Considerando que la adopción de un Reglamento relativo a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios no debe afectar negativamente a las operaciones de las pequeñas compañías aéreas ni a la aviación general,

Enmienda n° 12

Artículo 1

El presente Reglamento se aplicará a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.

Artículo 1

El presente Reglamento se aplicará a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios coordinados.

Enmienda n° 13

Artículo 2

Letra b)

- b) «*Nuevo participante*»: una compañía de transporte aéreo
- i) que no posea, en un día cualquiera, más de tres franjas horarias en un aeropuerto coordinado, y que para un día concreto solicite una cantidad superior a fin de efectuar servicios,
 - ii) que no posea más del 30 % de las franjas horarias a que tienen acceso, en un día concreto, en un aeropuerto coordinado o en otro aeropuerto del mismo sistema aeroportuario, todas las compañías aéreas y solicite más franjas en dicho aeropuerto para ese día, con objeto de iniciar servicios que queden comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2343/90, y siempre que en dicho aeropuerto otras dos compañías de transporte aéreo como máximo ejerzan derechos de tráfico de tercera o cuarta libertad entre los aeropuertos correspondientes, durante ese día.

Artículo 2

Letra b)

- b) «*Nuevo participante*»: una compañía de transporte aéreo
- i) que no posea, en un día cualquiera, más de cuatro franjas horarias en un aeropuerto coordinado, y que para un día concreto solicite una cantidad superior a fin de efectuar servicios,
 - ii) que no posea más del 30 % de las franjas horarias, en un día concreto, en un aeropuerto coordinado o en otro aeropuerto del mismo sistema aeroportuario, y solicite más franjas en dicho aeropuerto para ese día, con objeto de iniciar un servicio y siempre que en dicho aeropuerto otras dos compañías de transporte aéreo como máximo ejerzan derechos de tráfico entre los aeropuertos correspondientes, durante ese día.

Enmienda n° 14

Letra c)

- c) «*Aeropuerto saturado*»: un aeropuerto cuya capacidad, durante más de una hora, en un día cualquiera, no satisface la demanda existente o la demanda prevista.

Letra c)

- c) «*Aeropuerto saturado*»: un aeropuerto:
- i) en que se producen retrasos de más de una hora, en relación con los horarios de vuelos publicados, en más de un 75 % de los vuelos de entrada y salida, a lo largo de más de una hora del día, cualquier día de la semana, y durante al menos el 50 % de un período de programación; o
 - ii) cuya capacidad, durante más de una hora, en un día cualquiera, en cualquiera de los siguientes ámbitos: control de tráfico aéreo, pistas de despegue/aterrizaje, otras instalaciones de tierra, incluido el acceso, restricciones de medio ambiente, no satisface la demanda existente o la demanda prevista.

| TEXTO DE LA COMISIÓN | ENMIENDAS |
|---|---|
| Enmienda n° 15 | |
| Letra f) | Letra f) |
| f) « <i>Aeropuerto coordinado</i> »: un aeropuerto en el que, para aterrizar o para despegar, la compañía aérea debe aguardar a que el coordinador aeroportuario le asigne una franja horaria. | f) « <i>Aeropuerto coordinado</i> »: un aeropuerto saturado designado como coordinado en el que, para aterrizar o para despegar, la compañía aérea debe aguardar a que el coordinador aeroportuario le asigne una franja horaria. |
| Enmienda n° 16 | |
| Letra h) | Letra h) |
| h) « <i>Precedencia histórica</i> »: la franja horaria que la compañía haya utilizado con autorización del coordinador, y que otorga a dicha compañía el derecho de utilizarla en el próximo período equivalente. | h) (El texto español no se ve afectado por el contenido de la enmienda.) |
| Enmienda n° 17 | |
| <i>Artículo 3</i> | <i>Artículo 3</i> |
| Apartado 1 | Apartado 1 |
| 1. Los Estados miembros deberán autorizar a las compañías aéreas que posean una licencia válida para programar y operar libremente sus servicios con destino y procedentes de aeropuertos comunitarios que no estén coordinados de conformidad con el artículo 4. | 1. Los Estados miembros deberán autorizar a las compañías aéreas que posean una licencia válida y adecuada para programar y operar libremente sus servicios con destino y procedentes de aeropuertos comunitarios que no estén coordinados de conformidad con el artículo 4. |
| Enmienda n° 18 | |
| <i>Artículo 5</i> | <i>Artículo 6</i> ⁽¹⁾ |
| Apartado 2 | Apartado 2 |
| 2. El coordinador será el responsable del reparto de franjas horarias en el (los) aeropuerto(s) coordinado(s) y, conforme a las decisiones del presente Reglamento, actuará de modo imparcial, no discriminatorio y transparente. | 2. El coordinador será el responsable del (de los) Comité(s) de programación así como del reparto de franjas horarias, teniendo en cuenta las orientaciones generales establecidas por el Comité de programación, en el (los) aeropuerto(s) coordinado(s) y, conforme a las decisiones del presente Reglamento, actuará de modo imparcial, no discriminatorio y transparente según lo establecido en el Derecho de la competencia comunitaria que le sea de aplicación. |
| Enmienda n° 19 | |
| Apartado 5 | Apartado 5 |
| Letra a) | Letra a) |
| 5) El coordinador deberá facilitar, en todo momento, para su consulta, la siguiente información a las partes interesadas: | 5) El coordinador deberá facilitar, en todo momento para su consulta, la siguiente información a las parte interesadas: |
| ⁽¹⁾ El artículo 5 del texto de la Comisión se convierte en artículo 6. | |

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

- a) las franjas históricas de cada compañía aérea y, por orden cronológico, de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto,

El texto español no se ve afectado por el contenido de la enmienda.

Enmienda n° 20

*Artículo 6**Artículo 5* ⁽¹⁾

Primer párrafo

Primer párrafo

Cuando un Estado miembro haya decidido designar un aeropuerto como aeropuerto coordinado de conformidad con los apartados 1 y 2 del artículo 4, podrá establecer un Comité de programación que asistirá, con carácter consultivo, al coordinador contemplado en el artículo 5. En dicho comité podrán participar, al menos, las compañías aéreas que utilicen regularmente el (los) aeropuerto(s), las autoridades aeroportuarias respectivas y los representantes del control del tráfico aéreo.

Cuando un Estado miembro haya designado un aeropuerto como aeropuerto coordinado, de conformidad con el artículo 4, deberá establecer un Comité de programación, según lo establecido en el derecho de la competencia, comunitario que le sea de aplicación, que establezca las orientaciones generales para la asignación de franjas horarias para cada período de programación y supervise el trabajo del coordinador. Dicho comité se reunirá como mínimo dos veces al año. En dicho comité podrán participar, al menos, las compañías aéreas que utilicen regularmente el (los) aeropuerto(s), las autoridades aeroportuarias y de control del tráfico aéreo respectivas.

Enmienda n° 21

*Artículo 7**Artículo 7*

En un aeropuerto coordinado, la autoridad del aeropuerto, en cooperación con los representantes del control de tráfico aéreo y, en su caso, previa aprobación de los Estados miembros, determinará, dos veces por año, la capacidad del aeropuerto, previa consulta a las autoridades aduaneras y de inmigración y a las compañías aéreas que utilicen el aeropuerto y/o a sus asociaciones representativas, de acuerdo con métodos aprobados internacionalmente. Se examinarán individualmente las posibilidades de acoger a los diferentes tipos de aviación. Esta información será comunicada al coordinador aeroportuario a su debido tiempo antes de que se lleve a efecto la coordinación.

En un aeropuerto coordinado, la autoridad del aeropuerto, en cooperación con el control de tráfico aéreo y, en su caso, previa aprobación de los Estados miembros, determinará, dos veces por año, la capacidad del aeropuerto, previa consulta a las autoridades aduaneras y de inmigración y a las compañías aéreas que utilicen el aeropuerto y/o a sus asociaciones representativas, de acuerdo con métodos aprobados internacionalmente. Se examinarán individualmente las posibilidades de acoger a los diferentes tipos de aviación. Esta información será comunicada al coordinador aeroportuario a su debido tiempo antes de que se lleve a efecto la coordinación.

Enmienda n° 22

*Artículo 8**Artículo 8*

1. Las compañías aéreas que soliciten franjas horarias en un aeropuerto coordinado deberán presentar al coordinador del aeropuerto toda la información que éste solicite.

1. Las compañías aéreas que soliciten franjas horarias en un aeropuerto coordinado deberán presentar al coordinador del aeropuerto toda la información que éste solicite.

2. a) Sin perjuicio de la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado, así como del artículo 9 del presente Reglamento, una compañía aérea que haya utilizado una franja horaria asignada por el coordinador tendrá derecho a la misma franja en el período equivalente y en los días operativos de la próxima estación equivalente. Esta precedencia histórica se aplicará únicamente a los servicios regulares y a los servicios programados no regulares.

2. a) Sin perjuicio de la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado, así como del artículo 9 del presente Reglamento, una compañía aérea que haya utilizado una franja horaria asignada por el coordinador tendrá derecho a solicitar y a que se le asigne la misma franja en el período equivalente y en los días operativos de la próxima estación equivalente. Esta precedencia histórica se aplicará únicamente a los servicios regulares y a los servicios programados no regulares.

⁽¹⁾ El artículo 6 del texto de la Comisión se convierte en el artículo 5.

TEXTO DE LA COMISIÓN

- b) Cuando sea imposible atender, a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, todas las solicitudes de franjas horarias, el coordinador del aeropuerto concederá preferencia a los servicios aéreos comerciales y en particular a los servicios regulares y a los servicios programados no regulares.
- c) El coordinador del aeropuerto también deberá tener en cuenta las prioridades adicionales que figuran en el Anexo.
3. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador del aeropuerto informará de las razones de ello a la compañía aérea solicitante e indicará la franja alternativa más próxima.
4. El coordinador del aeropuerto hará lo posible por atender, en todo momento, las solicitudes específicas de franjas horarias para cualquier tipo de aviación, incluyendo la aviación general. Para ello podrán utilizarse las franjas disponibles en el fondo común mencionado en el artículo 9 pero aún no asignadas, tanto como las franjas recientemente liberadas.
5. La Comisión fijará, previa consulta a las compañías aéreas, los coordinadores y las autoridades aeroportuarias, requisitos mínimos para los sistemas automatizados que deben utilizar los coordinadores, a fin de asegurar la correcta aplicación de los artículos 5 y 8.

ENMIENDAS

- b) Cuando sea imposible atender, a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, todas las solicitudes de franjas horarias, se concederá preferencia a los servicios aéreos comerciales y en particular a los servicios regulares y a los servicios programados no regulares.
- c) El coordinador del aeropuerto también deberá tener en cuenta las prioridades adicionales que figuran en el Anexo.
3. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador del aeropuerto informará de las razones de ello a la compañía aérea solicitante e indicará las franjas alternativas más próximas.
4. El coordinador del aeropuerto hará lo posible por atender, en todo momento, las solicitudes específicas de franjas horarias para cualquier tipo de aviación, incluyendo la aviación general. Para ello podrán utilizarse las franjas disponibles en el fondo común mencionado en el artículo 9 pero aún no asignadas, tanto como las franjas recientemente liberadas (franjas horarias eventuales).
5. La Comisión fijará, previa consulta a los coordinadores y a los comités de programación, requisitos mínimos para los sistemas automatizados que deben utilizar los coordinadores, a fin de asegurar la correcta aplicación de los artículos 5, 6 y 8.

Enmienda n° 23

Artículo 9

Apartado 1

1. En un aeropuerto coordinado, las franjas horarias de reciente creación, las franjas no utilizadas y las franjas a las que haya renunciado una compañía aérea durante o al final del período constituirán un fondo común.

Artículo 9

Apartado 1

1. En un aeropuerto coordinado, las franjas horarias de reciente creación, las franjas no utilizadas y las franjas a las que haya renunciado una compañía aérea durante o al final del período constituirán un fondo común para cada espacio de tiempo coordinado.

Enmienda n° 24

Apartado 2

2. Cualquier franja no utilizada durante más del 65 % del período asignado podrá ser retirada y devuelta al fondo común contemplado en el apartado 1 para una nueva asignación, a menos que pueda justificarse su falta de utilización, en particular, por imposibilidad de despegue de una aeronave, cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo.

Apartado 2

2. Cualquier franja no utilizada durante más del 65 % del período asignado podrá ser retirada y devuelta a los fondos comunes contemplados en el apartado 1 para una nueva asignación, a menos que pueda justificarse su falta de utilización, en particular, por imposibilidad de despegue de una aeronave, cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo.

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

Enmienda n° 25

Apartado 3

3. Las franjas horarias que constituyan el fondo común serán repartidas entre las compañías aéreas que las soliciten. Al menos el 50 % de las mismas será asignado a los nuevos participantes, según el orden prioritario establecido en el Anexo.

Apartado 3

3. Las franjas horarias que constituyan el fondo común serán repartidas entre las compañías aéreas que las soliciten. Al menos el 50 % de las mismas será asignado a los nuevos participantes, según el orden prioritario establecido en el Anexo.

Enmienda n° 26

Apartado 5

5. Los nuevos participantes mencionados en el apartado 4 tendrán derecho a tantas franjas horarias como necesiten para satisfacer los servicios existentes de la(s) compañía(s) aérea(s) que operen en esa ruta hasta un máximo de 6 franjas en un día cualquiera.

Apartado 5

5. Los nuevos participantes mencionados en el apartado 4 tendrán derecho a tantas franjas horarias como necesiten para satisfacer los servicios existentes de la(s) compañía(s) aérea(s) que opere(n) en esa ruta hasta un máximo de 4 franjas en un día cualquiera.

Enmienda n° 27

Apartado 8

8. Si, durante un período de dos años, no se utilizaren o se abandonaren las franjas horarias repartidas de conformidad con los apartados 2 y 4, dichas franjas serán devueltas a su titular inicial. Si esta norma no pudiese aplicarse o si el titular inicial no tuviere intención de utilizar la franja horaria, dicha franja pasará al fondo común.

Apartado 8

8. Si, durante un período de dos años, no se utilizaren o se retiraren de conformidad con el apartado 2 o se abandonaren las franjas horarias repartidas de conformidad con los apartados 2 y 4, dichas franjas serán devueltas a su titular inicial. Si esta norma no pudiese aplicarse o si el titular inicial no tuviere intención de utilizar la franja horaria, dicha franja pasará al fondo común.

Enmienda n° 28

Apartado 9

9. La Comisión, a solicitud de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación del presente artículo en cualquier caso particular y en el plazo de dos meses decidirá acerca de su correcta aplicación. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

Apartado 9

9. La Comisión, a solicitud de un Estado miembro, de un tercer Estado afectado o por propia iniciativa, examinará la aplicación del presente artículo en cualquier caso particular y en el plazo de dos meses decidirá acerca de su correcta aplicación. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

Enmienda n° 29

Artículo 10

Apartado 6

6. La Comisión, a solicitud de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación de los apartados 2 y 4 en relación con cualquier caso particular, y en el plazo de dos meses decidirá acerca de su correcta aplicación. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

Artículo 10

Apartado 6

6. La Comisión, a solicitud de un Estado miembro, de un tercer Estado afectado o por propia iniciativa, examinará la aplicación de los apartados 2 y 4 en relación con cualquier caso particular, y en el plazo de dos meses decidirá acerca de su correcta aplicación. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

Enmienda nº 30

Apartado 7

7. Cualquier Estado miembro podrá, en el plazo de un mes, someter la decisión de la Comisión al Consejo. El Consejo, en el plazo de un mes, podrá adoptar, por mayoría cualificada, una decisión diferente.

Apartado 7

7. Cualquier Estado miembro podrá, en el plazo de un mes, someter la decisión de la Comisión al Consejo. El Consejo, en el plazo de un mes, podrá adoptar, por mayoría cualificada, una decisión diferente. El Estado miembro responsable del aeropuerto saturado de que se trate garantizará una rápida ejecución de la decisión.

Enmienda nº 31

Artículo 11

Apartado 1

(nuevo)

1. Los Estados miembros y la Comisión se asegurarán de que el presente Reglamento se aplique sin discriminación a las compañías aéreas de terceros países.

Enmienda nº 32

Apartado 2

2. Cuando, basándose en la información recibida de conformidad con el apartado 1 o en otras informaciones, la Comisión considere que un tercer país, en relación con la asignación de franjas en un aeropuerto saturado

- a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que los Estados miembros de la Comunidad dispensan a las compañías de ese tercer país, o
- b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional de facto, o
- c) otorga a las compañías aéreas de terceros países un trato más favorable que el reservado para las compañías aéreas comunitarias,

la Comisión podrá iniciar negociaciones con objeto de corregir esta situación.

Apartado 2

2. Si un tercer país, en relación con la asignación de franjas en un aeropuerto saturado:

- a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que los Estados miembros de la Comunidad dispensan a las compañías de ese tercer país, o
- b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional de facto,
- c) otorga a las compañías aéreas de terceros países un trato más favorable que el reservado para las compañías aéreas comunitarias,

la Comisión podrá iniciar negociaciones, sin perjuicio de una decisión previa del Consejo, con objeto de corregir esta situación.

Enmienda nº 33

Artículo 12

Apartado 1

1. La Comisión presentará al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento, dos años después de su entrada en vigor.

Artículo 12

Apartado 1

1. La Comisión presentará al Consejo, al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social un informe sobre la aplicación del presente Reglamento, dos años después de su entrada en vigor.

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

Enmienda n° 34

ANEXO

Apartado 5

Segundo párrafo

(nuevo)

En caso de que una situación de toque de queda en un aeropuerto ocasione problemas en la franja horaria de otro aeropuerto, tendrá prioridad la compañía aérea cuyo programa se vea perjudicado por el toque de queda.

Enmienda n° 35

ANEXO

Apartado 6

Letra c)

ANEXO

Apartado 6

Letra c)

- c) Toque de queda: en caso de que una situación de toque de queda en un aeropuerto ocasione problemas en la franja horaria de otro aeropuerto, tendrá prioridad la compañía aérea cuyo programa se vea perjudicado por el toque de queda.

Suprímase

Enmienda n° 36

Letra f)

- f) Flexibilidad: para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible, los coordinadores deberán aplicar un cierto grado de flexibilidad en el reparto de franjas horarias. Las compañías aéreas no siempre pueden respetar los horarios impresos en los programas. Las causas de tales anomalías pueden ser el mal tiempo, el viento, las variaciones en los horarios de vuelo, ATC o los problemas técnicos. Los coordinadores habrán de tener esto en cuenta mediante:
- i) la aplicación de restricciones en las pistas de aterrizaje en intervalos temporales de 10 minutos como mínimo;
 - ii) efectuando mediciones de los índices de movimiento por hora en intervalos no inferiores a 30 minutos (por ejemplo, 1200-1259 + 1230-1329);
 - iii) recurriendo, sobre la base de experiencias anteriores, a algunos aspectos del exceso de reservas (overbooking).

Letra f)

- f) Flexibilidad: para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible, los coordinadores deberán aplicar un cierto grado de flexibilidad en el reparto de franjas horarias. Las compañías aéreas no siempre pueden respetar los horarios impresos en los programas. Las causas de tales anomalías pueden ser el mal tiempo, el viento, las variaciones en los horarios de vuelo, ATC o los problemas técnicos. Los coordinadores habrán de tener esto en cuenta mediante:
- i) la aplicación de restricciones en las pistas de aterrizaje en intervalos temporales de 10 minutos como mínimo;
 - ii) efectuando mediciones de los índices de movimiento por hora en intervalos no inferiores a 30 minutos (por ejemplo, 1200-1259 + 1230-1329);
 - iii) recurriendo, sobre la base de experiencias anteriores, a algunos aspectos del exceso de reservas (overbooking).
 - iii bis) la creación de una posibilidad de utilización óptima de las franjas horarias eventuales para los vuelos de negocios notificados a corto plazo cuando éstos estén listos para despegar, pero se les haya asignado una franja horaria específica posterior.

TEXTO DE LA COMISIÓN

ENMIENDAS

Enmienda n° 37

Letra g)

(nueva)

- g) Emisiones de ruidos: se preferirán los aviones silenciosos a los ruidosos, por ejemplo, los del capítulo 3 a los del capítulo 2.
-