

**Modifications à la proposition de règlement (CEE) du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté**

(92/C 206/07)

COM(92) 257 final

*(Présentées par la Commission le 29 juin 1992 en vertu de l'article 149 paragraphe 3 du traité CEE.)*

PROPOSITION INITIALE <sup>(1)</sup>

PROPOSITION MODIFIÉE

Amendement n° 1

Titre

Proposition de règlement (CEE) du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

Titre

Proposition de règlement (CEE) du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports coordonnés de la Communauté

Amendement n° 2

Premier considérant

considérant qu'il y a une inadéquation croissante entre l'expansion du système des transports aériens en Europe et la capacité de l'infrastructure aéroportuaire de faire face à cette demande et que, par conséquent, le nombre des aéroports saturés est de plus en plus grand dans la Communauté;

Premier considérant

considérant qu'il y a une inadéquation croissante entre l'expansion du système des transports aériens en Europe et la capacité de l'infrastructure aéroportuaire de faire face à cette demande et qu'il existe, par conséquent, des signes que le nombre des aéroports saturés va s'accroître dans la Communauté;

Amendement n° 3

Troisième considérant

considérant que le principe de neutralité est le mieux garanti si la décision de coordonner un aéroport est prise par l'État membre responsable de l'aéroport, sur la base de critères objectifs;

Troisième considérant

considérant que le principe de neutralité est le mieux garanti si la décision de qualifier de coordonné un aéroport est prise par l'État membre responsable de l'aéroport, sur la base de critères objectifs;

Amendement n° 4

Troisième considérant *bis*

(nouveau)

considérant que le présent règlement ne s'applique qu'aux aéroports relevant de la définition particulière des aéroports coordonnés contenue à l'article 2;

Amendement n° 5

Quatrième considérant *bis*

(nouveau)

considérant que la Commission devrait étudier les causes de la saturation des aéroports européens en vue de trouver les voies et les moyens d'en accroître la capacité;

<sup>(1)</sup> JO n° C 43 du 19. 2. 1991, p. 3.

## PROPOSITION INITIALE

## PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 6

Quatrième considérant *ter*

(nouveau)

considérant que les gouvernements des États membres et les autorités aéroportuaires devraient envisager l'accroissement de leurs dépenses au titre des infrastructures aéroportuaires en vue d'accroître la capacité des aéroports européens;

## Amendement n° 7

## Neuvième considérant

considérant que, comme le prévoit le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, la politique communautaire vise notamment à réduire les entraves à la concurrence et à encourager l'entrée sur le marché et que, pour atteindre ces objectifs, il convient de donner un soutien important aux transporteurs désireux d'opérer sur des routes intracommunautaires où la concurrence est limitée;

## Neuvième considérant

considérant que, comme le prévoit le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, la politique communautaire vise notamment à réduire les entraves à la concurrence et à encourager l'entrée sur le marché et que, pour atteindre ces objectifs, il convient de donner un soutien important aux transporteurs désireux d'opérer sur des routes où la concurrence est limitée;

## Amendement n° 8

## Dixième considérant

considérant qu'il convient d'exiger des États membres ou de leurs représentants la garantie qu'un nombre limité de créneaux soient disponibles pour des opérations sur les routes intracommunautaires, même lorsqu'un aéroport est considéré comme saturé;

## Dixième considérant

considérant qu'il convient d'exiger des États membres ou de leurs représentants la garantie qu'un certain nombre de créneaux soient également disponibles, même lorsqu'un aéroport est considéré comme saturé, à l'intention des petits transporteurs, de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale ainsi que pour les nouveaux arrivants;

## Amendement n° 9

## Onzième considérant

considérant que tout retrait des droits acquis doit être fondé sur le principe de la proportionnalité et donc se limiter au nombre de créneaux nécessaires pour satisfaire les besoins des nouveaux arrivants dans l'aéroport en question, tout en garantissant que tous les transporteurs concernés sur cet aéroport doivent être traités de façon comparable compte tenu du nombre de créneaux utilisés par chacun d'eux et que les arrangements existants ne doivent pas être perturbés inutilement;

## Onzième considérant

considérant que tout retrait des droits acquis n'est acceptable que dans des situations exceptionnelles lorsqu'aucune autre solution ne peut être trouvée et doit être fondé sur le principe de la proportionnalité et donc se limiter au nombre de créneaux nécessaires pour satisfaire les besoins des nouveaux arrivants dans l'aéroport en question, tout en garantissant que tous les transporteurs concernés sur cet aéroport doivent être traités de façon comparable compte tenu du nombre de créneaux utilisés par chacun d'eux et que les arrangements existants ne doivent pas être perturbés inutilement;

## Amendement n° 10

## Quatorzième considérant

considérant que la Communauté se doit d'accorder aux nouveaux arrivants des pays tiers un traitement comparable à celui offert par ces pays aux transporteurs aériens de la Communauté;

## Quatorzième considérant

considérant que la Communauté se doit d'accorder aux transporteurs aériens des pays tiers un traitement comparable à celui offert aux transporteurs aériens de la Communauté, à la condition que ces pays consentent aux transporteurs aériens de la Communauté un traitement comparable à celui offert dans leurs propres aéroports;

## PROPOSITION INITIALE

## PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 11

## Quinzième considérant

considérant que l'adoption d'un règlement sur la répartition des créneaux dans les aéroports de la Communauté ne doit pas porter préjudice aux activités des petits transporteurs aériens;

## Quinzième considérant

considérant que l'adoption d'un règlement sur la répartition des créneaux dans les aéroports de la Communauté ne doit pas porter préjudice aux activités des petits transporteurs aériens ni à l'aviation générale;

## Amendement n° 12

*Article premier*

Le présent règlement s'applique à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

*Article premier*

Le présent règlement s'applique à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports coordonnés de la Communauté.

## Amendement n° 13

*Article 2*

point b)

b) *nouvel arrivant*, un transporteur aérien:

i) ne disposant pas de plus de trois créneaux par jour dans un aéroport coordonné et demandant que lui soient attribués d'autres créneaux pour assurer des services le jour en question

ou

ii) ne détenant pas plus de 30 % des créneaux détenus par l'ensemble des transporteurs aériens pour un jour dans un aéroport coordonné ou un autre aéroport faisant partie du même système aéroportuaire et demandant que lui soient alloués d'autres créneaux pour le jour en question afin de commencer l'exploitation de services relevant du règlement (CEE) n° 2343/90 sur une route sur laquelle, le jour en question, pas plus de deux autres transporteurs aériens exercent des droits de trafic de troisième ou quatrième liberté entre les aéroports concernés;

*Article 2*

point b)

b) *nouvel arrivant*, un transporteur aérien qui:

i) ne dispose pas de plus de quatre créneaux par jour dans un aéroport coordonné et demande que lui soient attribués d'autres créneaux pour assurer des services le jour en question

ou

ii) ne détient pas plus de 30 % de l'ensemble des créneaux disponibles pour un jour dans un aéroport coordonné ou un autre aéroport faisant partie du même système aéroportuaire et demande que lui soit alloués d'autres créneaux pour le jour en question afin de commencer l'exploitation d'un service sur une route sur laquelle, le jour en question, pas plus de deux autres transporteurs aériens n'exercent des droits de trafic entre les aéroports concernés;

## Amendement n° 14

point c)

c) *aéroport saturé*, un aéroport dont la capacité ne permet pas de répondre à la demande ou à la demande prévisionnelle pendant plus d'une heure, quel que soit le jour considéré;

point c)

c) *aéroport saturé*, un aéroport:

i) où sont enregistrés des retards de plus d'une heure par rapport aux horaires publiés sur plus de 75 % des vols à l'arrivée et au départ, pendant plus d'une heure par jour, n'importe quel jour de la semaine, pendant au moins 50 % d'une période horaire

ou

ii) dont la capacité ne permet pas de répondre à la demande ou à la demande prévisionnelle pendant plus d'une heure, quel que soit le jour considéré, dans l'un ou l'autre des domaines suivants: contrôle de la circulation aérienne, pistes, autres dispositifs au sol y compris l'accueil, restrictions liées à l'environnement;

## PROPOSITION INITIALE

## PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 15

point f)

- f) *aéroport coordonné*, un aéroport où tout atterrissage ou décollage est subordonné à l'attribution préalable d'un créneau horaire par un coordonnateur;

point f)

- f) *aéroport coordonné*, un aéroport saturé qualifié de coordonné où tout atterrissage ou décollage est subordonné à l'attribution préalable d'un créneau horaire par un coordonnateur;

## Amendement n° 16

point h)

- h) *antériorité*, un niveau horaire qui a été utilisé par un transporteur aérien, selon les indications du coordonnateur et qui ouvre à ce transporteur le droit d'exploiter le même créneau pendant la saison suivante.

point h)

- h) *antériorité*, un niveau horaire qui a été utilisé par un transporteur aérien, selon les indications du coordonnateur, et qui ouvre à ce transporteur aérien le droit d'exploiter le même créneau pendant la saison suivante.

## Amendement n° 17

Article 3

paragraphe 1

1. Les États membres permettent aux transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation de route valable de programmer et d'exploiter librement leurs services au départ et à destination d'aéroports de la Communauté non coordonnés conformément à l'article 4.

Article 3

paragraphe 1

1. Les États membres permettent aux transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation appropriée et valable de programmer et d'exploiter librement leurs services au départ et à destination d'aéroports de la Communauté non coordonnés conformément à l'article 4.

## Amendement n° 18

Article 5

paragraphe 2

2. Le coordonnateur est responsable de l'attribution des créneaux horaires, dans le ou les aéroports coordonnés et agit, conformément aux dispositions du présent règlement, de façon neutre, non discriminatoire et transparente.

Article 5

paragraphe 2

2. Le coordonnateur est chargé de prêter son concours au comité des horaires et d'attribuer les créneaux horaires dans le ou les aéroports coordonnés en tenant compte des orientations générales définies par le comité des horaires, et agit, conformément aux dispositions du présent règlement, de façon neutre, non discriminatoire et transparente tout en respectant les règles applicables du droit communautaire de la concurrence.

## Amendement n° 19

paragraphe 5

- a) les créneaux historiques ventilés par transporteur aérien classés dans l'ordre chronologique pour tous les transporteurs aériens utilisant l'aéroport;

paragraphe 5

- a) les créneaux historiques ventilés par transporteur aérien classés dans l'ordre chronologique pour tous les transporteurs aériens utilisant l'aéroport;

## PROPOSITION INITIALE

## PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 20

*Article 6*

## premier alinéa

Lorsqu'un État membre a décidé de faire coordonner un aéroport conformément aux dispositions de l'article 4 paragraphes 1 et 2, il peut mettre sur pied un comité des horaires qui sera chargé d'assister, à titre consultatif, le coordonnateur visé à l'article 5. La participation à ce comité sera ouverte au moins aux transporteurs aériens utilisant régulièrement le ou les aéroports, aux autorités aéroportuaires concernées et aux représentants du contrôle de la circulation aérienne.

*Article 6*

## premier alinéa

Lorsqu'un État membre a fait coordonner un aéroport conformément aux dispositions de l'article 4, il met sur pied, conformément aux règles applicables du droit communautaire de la concurrence, un comité des horaires chargé de définir les orientations générales en matière de l'attribution de créneaux horaires pour chaque période et de superviser les travaux du coordonnateur. Ce comité se réunira au minimum deux fois par an. La participation à ce comité sera ouverte au moins aux transporteurs aériens utilisant régulièrement le ou les aéroports, ainsi qu'aux autorités aéroportuaires et aux responsables du contrôle de la circulation aérienne concernés.

## Amendement n° 21

*Article 7*

Lorsqu'un aéroport fait l'objet d'une coordination, les autorités aéroportuaires déterminent, en collaboration avec les représentants du contrôle de la circulation aérienne et, le cas échéant, sous réserve de l'approbation de l'État membre, la capacité aéroportuaire deux fois par an, après consultation, selon les pratiques en vigueur au niveau international, de l'administration des douanes et des autorités responsables en matière d'immigration ainsi que des compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport et/ou de leurs associations représentatives. Les possibilités qui peuvent être offertes aux différents types d'aviation sont examinées cas par cas.

Cette information est fournie en temps utile au coordonnateur des horaires, préalablement à toute action de coordination.

*Article 7*

Lorsqu'un aéroport fait l'objet d'une coordination, les autorités aéroportuaires déterminent, en collaboration avec le contrôle de la circulation aérienne et, le cas échéant, sous réserve de l'approbation de l'État membre, la capacité aéroportuaire deux fois par an, après consultation, selon les pratiques en vigueur au niveau international, de l'administration des douanes et des autorités responsables en matière d'immigration ainsi que des transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport et/ou de leurs associations représentatives. Les possibilités qui peuvent être offertes aux différents types d'aviation sont examinées cas par cas.

Cette information est fournie en temps utile au coordonnateur des horaires, préalablement à toute action de coordination.

## Amendement n° 22

*Article 8*

1. Les transporteurs aériens qui demandent des créneaux dans un aéroport coordonné fournissent au coordonnateur des horaires toutes les informations réclamées par celui-ci.

2. a) Sans préjudice des dispositions des articles 85 et 86 du traité et de l'article 9 du présent règlement, un transporteur aérien ayant exploité un créneau qui lui a été attribué par le coordonnateur peut prétendre à ce même créneau au cours de la période et des jours d'exploitation correspondants de la prochaine saison correspondante. Cette antériorité ne vaut que pour les services réguliers et les services non réguliers programmés;

*Article 8*

1. Les transporteurs aériens qui demandent des créneaux dans un aéroport coordonné fournissent au coordonnateur des horaires toutes les informations réclamées par celui-ci.

2. a) Sans préjudice des dispositions des articles 85 et 86 du traité et de l'article 9 du présent règlement, un transporteur aérien ayant exploité un créneau qui lui a été attribué par le coordonnateur peut revendiquer et se voir allouer ce même créneau au cours de la période et des jours d'exploitation correspondants de la prochaine saison correspondante. Cette antériorité ne vaut que pour les services réguliers et les services non réguliers programmés.

## PROPOSITION INITIALE

- b) Lorsque le coordonnateur ne peut satisfaire toutes les demandes de créneau introduites par les transporteurs aériens, il accorde la préférence aux services aériens commerciaux et plus particulièrement aux services réguliers et aux services non réguliers programmés.
- c) Le coordonnateur tient également compte des règles de priorité complémentaires fixées dans l'annexe au présent règlement.
3. Lorsque le coordonnateur des horaires ne peut donner suite à une demande de créneau, il informe la compagnie aérienne qui en a fait la demande des raisons motivant sa décision et lui communique le créneau de remplacement le plus proche.
4. Dans la mesure du possible, le coordonnateur tente de donner suite aux demandes de créneaux ponctuelles introduites par les différents types d'aviation, y compris l'aviation générale. À cette fin, il peut utiliser les créneaux disponibles dans le *pool* visé à l'article 9 mais non encore attribués ainsi que les créneaux qui viennent d'être libérés.
5. La Commission établit, après consultation des transporteurs aériens, des coordonnateurs et des autorités aéroportuaires, les normes minimales auxquelles doivent répondre les systèmes informatisés à utiliser par les coordonnateurs des aéroports afin d'assurer la bonne application des articles 5 et 8.

## PROPOSITION MODIFIÉE

- b) Lorsque le coordonnateur ne peut satisfaire toutes les demandes de créneau introduites par les transporteurs aériens, la préférence est accordée aux services aériens commerciaux et plus particulièrement aux services réguliers et aux services non réguliers programmés.
- c) Le coordonnateur tient également compte des règles de priorité complémentaires fixées à l'annexe du présent règlement.
3. Lorsque le coordonnateur des horaires ne peut donner suite à une demande de créneau, il informe le transporteur aérien qui en a fait la demande des raisons motivant sa décision et lui communique les créneaux de remplacement les plus proches.
4. Dans la mesure du possible, le coordonnateur tente de donner suite aux demandes de créneau ponctuelles introduites par les différents types d'aviation, y compris l'aviation générale. À cette fin, il peut utiliser les créneaux disponibles dans le *pool* visé à l'article 9 mais non encore attribués ainsi que les créneaux qui viennent d'être libérés (créneaux occasionnels).
5. La Commission établit, après consultation des coordonnateurs et des comités des horaires, les normes minimales auxquelles doivent répondre les systèmes informatisés à utiliser par les coordonnateurs des aéroports afin d'assurer la bonne application des articles 5, 6 et 8.

## Amendement n° 23

*Article 9*

## paragraphe 1

1. Dans un aéroport coordonné, les créneaux nouvellement créés, inutilisés et abandonnés par un transporteur en cours ou en fin de saison sont versés dans un *pool*.

*Article 9*

## paragraphe 1

1. Dans un aéroport coordonné, les créneaux nouvellement créés, inutilisés et abandonnés par un transporteur en cours ou en fin de saison sont versés dans un *pool* pour chaque période de temps coordonnée.

## Amendement n° 24

*Article 9*

## paragraphe 2

2. Tout créneau inutilisé pendant plus de 65 % de la plage attribuée peut être retiré et versé dans le *pool* visé au paragraphe 1 aux fins de réattribution, sauf si la non-utilisation peut être justifiée pour interdiction de vol d'un type d'aéronef, fermeture d'un aéroport ou de l'espace aérien, par exemple.

*Article 9*

## paragraphe 2

2. Tout créneau inutilisé pendant plus de 75 % de la plage attribuée peut être retiré et versé dans les *pools* visés au paragraphe 1 aux fins de réattribution, sauf si la non-utilisation peut être justifiée pour interdiction de vol d'un type d'aéronef, fermeture d'un aéroport ou de l'espace aérien, par exemple.

## PROPOSITION INITIALE

## PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 25

## paragraphe 3

3. Les créneaux versés dans le pool sont distribués parmi les transporteurs ayant introduit une demande en ce sens. La moitié de ces créneaux au moins sont attribués à de nouveaux arrivants selon l'ordre de priorité établi dans l'annexe.

## paragraphe 3

3. Les créneaux versés dans les *pools* sont distribués parmi les transporteurs ayant introduit une demande en ce sens. La moitié de ces créneaux au moins sont attribués à de nouveaux arrivants selon l'ordre de priorité établi dans l'annexe.

## Amendement n° 26

## paragraphe 5

5. Les nouveaux arrivants visés au paragraphe 4 peuvent prétendre au nombre de créneaux nécessaires pour s'aligner sur les services existants de l'autre (ou des autres) transporteur(s) aérien(s) opérant sur la route en question à concurrence de six créneaux au maximum par jour.

## paragraphe 5

5. Les nouveaux arrivants visés au paragraphe 4 peuvent prétendre au nombre de créneaux nécessaires pour s'aligner sur les services existants de l'autre (ou des autres) transporteur(s) aérien(s) opérant sur la route en question à concurrence de quatre créneaux au maximum par jour.

## Amendement n° 27

## paragraphe 8

8. Lorsque les créneaux mis à disposition conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 4 ne sont pas utilisés ou sont abandonnés durant une période de deux ans, ils sont réaffectés à leur titulaire initial. Lorsque cette règle est inapplicable ou lorsque le titulaire initial ne souhaite pas utiliser le créneau, celui-ci est versé dans le pool.

## paragraphe 8

8. Lorsque les créneaux mis à disposition conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 4 ne sont pas utilisés, sont retirés aux termes du paragraphe 2 ou sont abandonnés durant une période de deux ans, ils sont réaffectés à leur titulaire initial. Lorsque cette règle est inapplicable ou lorsque le titulaire initial ne souhaite pas utiliser le créneau, celui-ci est versé dans le *pool*.

## Amendement n° 28

## paragraphe 9

9. La Commission examine, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, l'application du présent article à tout cas particulier et, dans un délai de deux mois, décide s'il est appliqué correctement. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

## paragraphe 9

9. La Commission examine, à la demande d'un État membre ou du pays tiers concerné, ou de sa propre initiative, l'application du présent article à tout cas particulier et, dans un délai de deux mois, décide s'il est appliqué correctement. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

## Amendement n° 29

## Article 10

## paragraphe 6

6. La Commission examine, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, l'application des paragraphes 2 et 4 à tout cas particulier et, dans un délai de deux mois, décide si ces paragraphes sont appliqués correctement. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

## Article 10

## paragraphe 6

6. La Commission examine, à la demande d'un État membre ou du pays tiers concerné, ou de sa propre initiative, l'application des paragraphes 2 et 4 à tout cas particulier et, dans un délai de deux mois, décide si ces paragraphes sont appliqués correctement. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

## PROPOSITION INITIALE

## PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 30

## paragraphe 7

7. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

## paragraphe 7

7. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois. L'État membre responsable de l'aéroport saturé concerné assurera l'application rapide de la décision.

## Amendement n° 31

(nouveau)

## Article 11

## paragraphe 1

1. Les États membres et la Commission veilleront à l'application du présent règlement sans discrimination à l'encontre des transporteurs aériens originaires de pays tiers.

## Amendement n° 32

## paragraphe 2

2. Lorsque la Commission constate, soit sur la base d'informations reçues conformément aux dispositions du paragraphe 1 ou sur la base d'autres informations, qu'en matière d'attribution de créneaux dans les aéroports saturés un pays tiers:

- a) n'accorde pas aux transporteurs aériens communautaires un traitement comparable à celui réservé par les États membres aux transporteurs aériens de ce pays  
ou
- b) n'accorde pas aux transporteurs aériens de la Communauté un traitement national de fait  
ou
- c) accorde aux transporteurs aériens d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux transporteurs aériens communautaires

elle peut engager des négociations afin de remédier à la situation.

## paragraphe 2

2. Si, en matière d'attribution de créneaux dans les aéroports saturés, un pays tiers:

- a) n'accorde pas aux transporteurs aériens communautaires un traitement comparable à celui réservé par les États membres aux transporteurs aériens de ce pays  
ou
- b) n'accorde pas aux transporteurs aériens de la Communauté un traitement national de fait  
ou
- c) accorde aux transporteurs aériens d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux transporteurs aériens communautaires,

la Commission peut, sous réserve d'une décision préalable du Conseil, engager des négociations afin de remédier à la situation.

## Amendement n° 33

## Article 12

## paragraphe 1

1. La Commission présente au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement dans un délai de deux ans après son entrée en vigueur.

## Article 12

## paragraphe 1

1. La Commission présente au Conseil, au Parlement européen et au Comité économique et social un rapport sur l'application du présent règlement dans un délai de deux ans après son entrée en vigueur.



PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

## Amendement n° 34

ANNEXE

point 5

deuxième alinéa

(nouveau)

Dans l'hypothèse où un couvre-feu instauré dans un aéroport créerait un problème de créneaux ailleurs, la priorité doit être accordée à la compagnie aérienne dont l'horaire est conditionné par le couvre-feu.

## Amendement n° 35

ANNEXE

point 6

c)

- c) couvre-feux: dans l'hypothèse où un couvre-feu instauré dans un aéroport créerait un problème de créneau dans un ou plusieurs autres aéroports, la priorité doit être accordée à la compagnie aérienne dont l'horaire est conditionné par le couvre-feu;

supprimé

## Amendement n° 36

f)

- f) flexibilité: afin d'assurer une utilisation optimale des capacités disponibles, les coordonnateurs doivent faire preuve de souplesse dans l'allocation des créneaux. Les compagnies aériennes ne respectent pas toujours exactement les horaires publiés. Les conditions atmosphériques, les vents dominants, la durée variable des vols, le contrôle de la circulation aérienne ou les problèmes techniques sont quelques-unes des raisons qui peuvent être à l'origine de ces perturbations au niveau des horaires. Les coordonnateurs en tiennent compte en:

f)

- f) flexibilité: afin d'assurer une utilisation optimale des capacités disponibles, les coordonnateurs doivent faire preuve de souplesse dans l'allocation des créneaux. Les compagnies aériennes ne respectent pas toujours exactement les horaires publiés. Les conditions atmosphériques, les vents dominants, la durée variable des vols, le contrôle de la circulation aérienne ou les problèmes techniques sont quelques-unes des raisons qui peuvent être à l'origine de ces perturbations au niveau des horaires. Les coordonnateurs en tiennent compte en:

- i) instaurant, par plages de 10 minutes minimum, des restrictions à l'utilisation des pistes;
- ii) mesurant, à intervalles d'au moins 30 minutes, les taux horaires de trafic (12 heures — 12h59 + 12h30 — 13h29 par exemple);
- iii) exploitant les courbes de saturation enregistrées par le passé.

- i) instaurant, par plages de 10 minutes au minimum, des restrictions à l'utilisation des pistes;
- ii) mesurant, à intervalles d'au moins 30 minutes, les taux horaires de trafic (12 heures — 12h59 + 12h30 — 13h29 par exemple);
- iii) exploitant les courbes de saturation enregistrées par le passé;
- iv) n'accordant une possibilité d'utilisation maximale des créneaux occasionnels pour les services temporaires de l'aviation d'affaires que si ceux-ci sont prêts à décoller mais qu'un créneau horaire ultérieur leur a été attribué.

---

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

---

Amendement n° 37

g)

(nouveau)

- g) émissions sonores: les aéronefs plus silencieux sont à privilégier par rapport aux aéronefs plus sonores, par exemple, chapitre 3 par rapport au chapitre 2.
-