

Alteração da proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários

(92/C 206/07)

COM(92) 257 final

(Apresentada pela Comissão, em 29 de Junho de 1992, em conformidade com o nº 3 do artigo 149º do Tratado CEE)

PROPOSTA INICIAL ⁽¹⁾

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 1

Título

Proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários

Título

Proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários coordenados

Alteração nº 2

Primeiro considerando

Considerando que existe um desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos na Europa e a disponibilidade de infra-estruturas adequadas para fazer face à procura e que, conseqüentemente, existe um número crescente de aeroportos congestionados na Comunidade;

Primeiro considerando

Considerando que existe um desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos na Europa e a disponibilidade de infra-estruturas adequadas para fazer face à procura e que, conseqüentemente, existem indicações de que poderá vir a registar-se um número crescente de aeroportos congestionados na Comunidade;

Alteração nº 3

Terceiro considerando

Considerando que a imparcialidade é melhor garantida quando a decisão de coordenar um aeroporto for adoptada pelo Estado-membro responsável por esse aeroporto com base em critérios objectivos;

Terceiro considerando

Considerando que a imparcialidade é melhor garantida quando a decisão de classificar um aeroporto como coordenado for adoptada pelo Estado-membro responsável por esse aeroporto com base em critérios objectivos;

Alteração nº 4

Terceiro considerando A

(novo)

Considerando que o presente regulamento é apenas aplicável àqueles aeroportos especificamente classificados como coordenados, conforme definição prevista no artigo 2º;

Alteração nº 5

Quarto considerando A

(novo)

Considerando que a Comissão deveria realizar um estudo sobre as causas de congestionamento dos aeroportos europeus a fim de descobrir os modos e os meios para aumentar a capacidade dos mesmos;

⁽¹⁾ JO nº C 43 de 19. 2. 1991, p. 3.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 6

Quarto considerando B
(novo)

Considerando que os Governos dos Estados-membros e as autoridades aeroportuárias deveriam considerar a possibilidade de aumentar as despesas com as infra-estruturas aeroportuárias de modo a aumentar a capacidade dos aeroportos europeus;

Alteração nº 7

Nono considerando

Considerando que a política comunitária consiste em reduzir os entraves à concorrência e em facilitar o acesso ao mercado, de acordo com o Regulamento (CEE) nº 2343/90, e que estes objectivos requerem que seja concedido um forte apoio às transportadoras aéreas que pretendam dar início a operações nas rotas intracomunitárias onde a concorrência é limitada;

Nono considerando

Considerando que a política comunitária consiste em reduzir os entraves à concorrência e em facilitar o acesso ao mercado, de acordo com o Regulamento (CEE) nº 2343/90, e que estes objectivos requerem que seja concedido um forte apoio às transportadoras aéreas que pretendam dar início a operações nas rotas onde a concorrência é limitada;

Alteração nº 8

Décimo considerando

Considerando que é necessário requerer aos Estados-membros, ou às pessoas por eles nomeadas, que assegurem a disponibilidade de um mínimo de faixas horárias para operações nas rotas intracomunitárias, mesmo nos casos em que um aeroporto se encontra congestionado;

Décimo considerando

Considerando que é necessário requerer aos Estados-membros, ou às pessoas por eles nomeadas, que assegurem igualmente a disponibilidade de um determinado número de faixas horárias para as pequenas transportadoras aéreas, para os transportes aéreos para viagens de negócios e para a aviação geral, bem como para os novos operadores, mesmo nos casos em que um aeroporto se encontra congestionado;

Alteração nº 9

Décimo quarto considerando

Considerando que a supressão de direitos adquiridos deve obedecer ao princípio da proporcionalidade e, desse modo, deveria limitar-se ao número de faixas horárias considerando necessário para satisfazer as necessidades dos novos operadores no aeroporto em questão, embora assegurando que as transportadoras que detêm faixas horárias sejam tratadas de modo equiparável, tendo em conta o número de faixas horárias utilizadas por cada uma delas e evitando alterações desnecessárias nos acordos em vigor;

Décimo quarto considerando

Considerando que a supressão de direitos adquiridos só é admissível em situações excepcionais em que não sejam possíveis quaisquer outras soluções e que essa supressão deve obedecer ao princípio da proporcionalidade e, desse modo, deveria limitar-se ao número de faixas horárias considerando necessário para satisfazer as necessidades dos novos operadores no aeroporto em questão, embora assegurando que as transportadoras que detêm faixas horárias sejam tratadas de modo equiparável, tendo em conta o número de faixas horárias utilizadas por cada uma delas e evitando alterações desnecessárias nos acordos em vigor;

Alteração nº 10

Décimo quarto considerando

Considerando que é adequado para a Comunidade oferecer às novas transportadoras aéreas de países terceiros um tratamento equiparável ao concedido por esses países às transportadoras aéreas comunitárias;

Décimo quarto considerando

Considerando que é adequado para a Comunidade oferecer às transportadoras aéreas de países terceiros tratamento equiparável ao concedido às transportadoras aéreas comunitárias na condição de esses países concederem às transportadoras comunitárias este tratamento nos seus próprios aeroportos;

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 11

Décimo quinto considerando

Considerando que a adopção de um regulamento relativo à atribuição de faixas horárias em aeroportos comunitários não deve afectar, de forma negativa, as operações das pequenas transportadoras aéreas;

Décimo quinto considerando

Considerando que a adopção de um regulamento relativo à atribuição de faixas horárias em aeroportos comunitários não deve afectar, de forma negativa, as operações das pequenas transportadoras aéreas nem a avaliação geral;

Alteração nº 12

Artigo 1º

O presente regulamento é aplicável à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários.

Artigo 1º

O presente regulamento é aplicável à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários coordenados.

Alteração nº 13

Artigo 2º

alínea b)

- b) «Novo operador»: qualquer transportadora aérea que:
- i) não disponha de mais de três faixas horárias num determinado dia num aeroporto coordenado e que requeira novas faixas horárias para serviços nesse mesmo dia, ou
 - ii) não detenha mais de 30 % das faixas horárias de que dispõem todas as transportadoras aéreas num determinado dia num aeroporto coordenado ou noutra aeroporto integrado no mesmo sistema aeroportuário e que requeira novas faixas horárias nesse mesmo aeroporto para o mesmo dia, a fim de dar início a serviços, no âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) nº 2343/90, em rotas em que duas outras transportadoras aéreas, no máximo, exerçam direitos de tráfego de terceira ou quarta liberdades entre os aeroportos em causa naquele mesmo dia;

Artigo 2º

alínea b)

- b) «Novo operador»: qualquer transportadora aérea que:
- i) Não disponha de mais de quatro faixas horárias num determinado dia num aeroporto coordenado e que requeira novas faixas horárias para serviços nesse mesmo dia;
 - ii) Não detenha mais de 30 % de todas as faixas horárias num determinado dia num aeroporto coordenado ou noutra aeroporto integrado no mesmo sistema aeroportuário e que requeira novas faixas horárias nesse mesmo aeroporto para o mesmo dia, a fim de dar início a um serviço em rotas em que duas outras transportadoras aéreas, no máximo, exerçam direitos de tráfego entre os aeroportos em causa naquele mesmo dia;

Alteração nº 14

Alínea c)

- c) «Aeroporto congestionado»: qualquer aeroporto em que a capacidade para mais de uma hora em determinado dia não satisfaz a procura ou a procura prevista;

Alínea c)

- c) «Aeroporto congestionado»: qualquer aeroporto em que:
- i) Se registem atrasos de mais de uma hora em relação aos horários publicados de mais de 75 % dos voos efectuados por aeronaves que nele entrem e saiam, de mais de uma hora por dia em qualquer dia da semana, com a duração mínima de 50 % do período de programação de horários,
 - ou
 - ii) A capacidade para mais de uma hora em determinado dia em qualquer uma das aéreas indicadas — ATC, pistas, outros serviços em terra incluindo acesso, restrições ambientais — não satisfaz a procura ou a procura prevista;

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 15

Alínea f)

f) «Aeroporto coordenado»: qualquer aeroporto em que, para poder aterrar ou descolar, uma transportadora aérea deve dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador aeroportuário;

Alínea f)

f) «Aeroporto coordenado»: qualquer aeroporto congestionado classificado como coordenado em que, para poder aterrar ou descolar, uma transportadora aérea deve dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador aeroportuário;

Alteração nº 16

Alínea h)

h) «Direito baseado na anterioridade»: direito concedido a uma transportadora aérea, que utilizou, durante uma certa estação, uma faixa horária, tal como estabelecida pelo coordenador, de dispor da mesma faixa durante a estação correspondente seguinte.

Alínea h)

h) Não se aplica à versão portuguesa.

Alteração nº 17

Artigo 3º

nº 1

1. Os Estados-membros devem autorizar as transportadoras aéreas com uma licença de rota válida a programar e a explorar livremente os seus serviços com destino a e a partir dos aeroportos comunitários que não são coordenados nos termos do artigo 4º

Artigo 3º

nº 1

1. Os Estados-membros devem autorizar as transportadoras aéreas com uma licença adequada válida a programar e a explorar livremente os seus serviços com destino a e a partir dos aeroportos comunitários que não são coordenados nos termos do artigo 4º

Alteração nº 18

Artigo 5º

nº 2

2. O coordenador será responsável pela atribuição de faixas horárias no(s) aeroporto(s) coordenado(s) e exercerá as suas funções nos termos do presente regulamento, de uma forma imparcial, não discriminatória e transparente.

Artigo 6º

nº 2

2. O coordenador será responsável pela prestação de assistência ao comité de horários e pela atribuição de faixas horárias em função das orientações gerais definidas pelo comité de horários, no(s) aeroporto(s) coordenado(s) e exercerá as suas funções nos termos do presente regulamento, de uma forma imparcial, não discriminatória e transparente, de acordo com as regras aplicáveis de direito comunitário em matéria de concorrência.

Alteração nº 19

Artigo 5º

nº 5

5. O coordenador deve manter permanentemente à disposição das partes interessadas, para consulta, as seguintes informações:

Artigo 5º

nº 5

5. O coordenador deve manter permanentemente à disposição das partes interessadas, para consulta, as seguintes informações:

PROPOSTA INICIAL

- a) As faixas horárias anteriores de cada transportadora aérea classificadas cronologicamente em relação a todas as transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto;

Alteração nº 20

Artigo 6º

primeiro parágrafo

Quando um Estado-membro decidir designar um aeroporto como coordenado, nos termos dos nºs 1 e 2 do artigo 4º, pode instituir um comité de horários que assistirá, como órgão consultivo, o coordenador referido no artigo 5º. Terão o direito de participar neste comité as transportadoras aéreas que utilizam regularmente o(s) aeroporto(s), as autoridades do aeroporto em causa e os representantes do controlo do tráfego aéreo.

PROPOSTA ALTERADA

- a) Não se aplica à versão portuguesa

Artigo 5º

primeiro parágrafo

Quando um Estado-membro designar um aeroporto como coordenado, nos termos do artigo 4º, instituirá um comité de horários de acordo com as regras de direito comunitário em matérias de concorrência encarregado de definir orientações gerais em matéria de atribuição de faixas horárias em cada período de programação de horários e de supervisionar o trabalho do coordenador. Este comité reunirá pelo menos duas vezes por ano. Terão o direito de participar neste comité as transportadoras aéreas que utilizam regularmente o(s) aeroporto(s), e as autoridades do aeroporto e de controlo do tráfego aéreo.

Alteração nº 21

Artigo 7º

Em cada aeroporto coordenado, a autoridade aeroportuária, em colaboração com os representantes do controlo do tráfego aéreo e, se for caso disso, após aprovação do Estado-membro, determinará duas vezes por ano a capacidade do aeroporto, após consulta das autoridades aduaneiras e da imigração, bem como das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto e/ou das suas associações representativas, com base em métodos definidos internacionalmente. As possibilidades de integrar os diversos tipos de aviação devem ser analisadas individualmente.

Estas informações devem ser transmitidas ao coordenador aeroportuário em tempo útil, antes de se proceder à coordenação.

Artigo 7º

Em cada aeroporto coordenado, a autoridade aeroportuária, em colaboração com o controlo do tráfego aéreo e, se for caso disso, após aprovação do Estado-membro, determinará duas vezes por ano a capacidade do aeroporto, após consulta das autoridades aduaneiras e da imigração, bem como das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto e/ou das suas associações representativas, com base em métodos definidos internacionalmente. As possibilidades de integrar os diversos tipos de aviação devem ser analisadas individualmente.

Estas informações devem ser transmitidas ao coordenador aeroportuário em tempo útil, antes de se proceder à coordenação.

Alteração nº 22

Artigo 8º

1. As transportadoras aéreas que solicitem faixas horárias num aeroporto coordenado devem transmitir ao coordenador aeroportuário todas as informações por ele solicitadas.

2. a) Sem prejuízo dos artigos 85º e 86º do Tratado e do artigo 9º do presente regulamento, uma faixa horária que tenha sido explorada por uma transportadora aérea com a aprovação do coordenador confere a essa transportadora o direito à mesma faixa horária durante o período de tempo e dias de funcionamento correspondentes da estação correspondente seguinte. Este direito de preferência é aplicável apenas aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados;

Artigo 8º

1. As transportadoras aéreas que solicitem faixas horárias num aeroporto coordenado devem transmitir ao coordenador aeroportuário todas as informações por ele solicitadas.

2. a) Sem prejuízo dos artigos 85º e 86º do Tratado e do artigo 9º do presente regulamento, uma faixa horária que tenha sido explorada por um transportadora aérea com a aprovação do coordenador confere a essa transportadora o direito à requisição e atribuição da mesma faixa horária durante o período de tempo e dias de funcionamento correspondentes da estação correspondente seguinte. Este direito de preferência é aplicável apenas aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados;

PROPOSTA INICIAL

- b) Caso todos os pedidos de faixas horárias não possam ser satisfeitos, o coordenador aeroportuário deve dar preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados;
- c) O coordenador aeroportuário deve ter igualmente em conta as regras de prioridade adicionais previstas no anexo ao presente regulamento.
3. Caso o pedido de uma faixa não possa ser deferido, o coordenador aeroportuário deve informar a transportadora aérea requerente dos fundamentos da sua decisão e indicar a faixa horária alternativa mais próxima do pedido.
4. O coordenador aeroportuário deve envidar todos os esforços no sentido de deferir todos os pedidos *ad hoc* de faixas horárias para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral. Para este efeito, podem ser utilizadas as faixas horárias disponíveis na reserva referida no artigo 9º do presente regulamento mas ainda não atribuídas, bem como as faixas horárias que acabaram de ficar livres.
5. A Comissão estabelecerá, após consulta das transportadoras aéreas, dos coordenadores aeroportuários e das autoridades aeroportuárias, requisitos mínimos para os sistemas automatizados a utilizar pelos coordenadores aeroportuários, de modo a assegurar uma execução adequada dos artigos 5º e 8º

PROPOSTA ALTERADA

- b) Caso todos os pedidos de faixas horárias não possam ser satisfeitos, será dada preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados;
- c) O coordenador aeroportuário deve ter igualmente em conta as regras de prioridade adicionais previstas no anexo ao presente regulamento.
3. Caso o pedido de uma faixa não possa ser deferido, o coordenador aeroportuário deve informar a transportadora aérea requerente dos fundamentos da sua decisão e indicar as faixas horárias alternativas mais próximas do pedido.
4. O coordenador aeroportuário deve envidar todos os esforços no sentido de deferir todos os pedidos *ad hoc* de faixas horárias para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral. Para este efeito, podem ser utilizadas as faixas horárias disponíveis na reserva referida no artigo 9º do presente regulamento mas ainda não atribuídas, bem como as faixas horárias que acabaram de ficar livres (faixas horárias ocasionais).
5. A Comissão estabelecerá, após consulta dos coordenadores aeroportuários e dos comités de horários, requisitos mínimos para os sistemas automatizados a utilizar pelos coordenadores aeroportuários, de modo a assegurar uma execução adequada dos artigos 5º, 6º e 8º

Alteração nº 23

Artigo 9º

nº 1

1. Em cada aeroporto coordenado deve ser constituída uma reserva comum agrupando as novas faixas horárias criadas, as faixas horárias não utilizadas e as faixas horárias de que desistiu uma transportadora aérea durante ou no final de uma estação.

Artigo 9º

nº 1

1. Em cada aeroporto coordenado deve ser constituída uma reserva comum para cada período de tempo coordenado agrupando as novas faixas horárias criadas, as faixas horárias não utilizadas e as faixas horárias de que desistiu uma transportadora aérea durante ou no final de uma estação.

Alteração nº 24

Nº 2

2. Qualquer faixa horária que não tenha sido utilizada em mais de 65 % do período concedido pode ser retirada e colocada na reserva de faixas horárias referida no nº 1, a fim de ser reatribuída, a menos que a sua não utilização possa ser justificada, nomeadamente com base numa decisão de imobilização de um tipo de avião ou de encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo.

Nº 2

2. Qualquer faixa horária que não tenha sido utilizada em mais de 75 % do período concedido pode ser retirada e colocada nas reservas de faixas horárias referidas no nº 1, a fim de ser reatribuída, a menos que a sua não utilização possa ser justificada, nomeadamente com base numa decisão de imobilização de um tipo de avião ou de encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 25

Nº 3

3. As faixas horárias colocadas na reserva comum devem ser atribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes. Pelo menos 50 % dessas faixas horárias devem ser atribuídas a novos operadores segundo as prioridades definidas no anexo.

Nº 3

3. As faixas horárias colocadas nas reservas comuns devem ser atribuídas pelas transportadoras aéreas requentes. Pelo menos 50 % dessas faixas horárias devem ser atribuídas a novos operadores segundo as prioridades definidas no anexo.

Alteração nº 26

Nº 5

5. Os novos operadores referidos no nº 4 têm direito às faixas horárias necessárias para poderem concorrer com os serviços já existentes da(s) outra(s) transportadora(s) aérea(s) que explora(m) a mesma rota, num máximo de seis faixas horárias num determinado dia.

Nº 5

5. Os novos operadores referidos no nº 4 têm direito às faixas horárias necessárias para poderem concorrer com os serviços já existentes da(s) outra(s) transportadora(s) aérea(s) que explora(m) a mesma rota, num máximo de quatro faixas horárias num determinado dia.

Alteração nº 27

Nº 8

8. Caso as faixas horárias colocadas à disposição, nos termos dos nºs 2 e 4, não sejam utilizadas ou sejam libertadas antes de decorrido um prazo de dois anos devem ser devolvidas ao seu detentor inicial. Caso esta regra não possa ser aplicada ou caso o detentor inicial não esteja interessado na faixa horária em questão, esta será colocada na reserva de faixas horárias.

Nº 8

8. Caso as faixas horárias colocadas à disposição, nos termos dos nºs 2 e 4, não sejam utilizadas ou sejam retiradas nos termos do nº 2 ou libertadas antes de decorrido um prazo de dois anos devem ser devolvidas ao seu detentor inicial. Caso esta regra não possa ser aplicada ou caso o detentor inicial não esteja interessado na faixa horária em questão, esta será colocada na reserva de faixas horárias.

Alteração nº 28

Nº 9

9. A Comissão analisará, a pedido de um Estado-membro ou por sua própria iniciativa, a aplicação do presente artigo em relação a qualquer caso específico e decidirá, no prazo de dois meses, se o mesmo foi correctamente aplicado ou não. A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e aos Estados-membros.

Nº 9

9. A Comissão analisará, a pedido de um Estado-membro ou do país terceiro interessado ou por sua própria iniciativa, a aplicação do presente artigo em relação a qualquer caso específico e decidirá, no prazo de dois meses, se o mesmo foi correctamente aplicado ou não. A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e aos Estados-membros.

Alteração nº 29

Artigo 10º

nº 6

6. A Comissão analisará, a pedido de qualquer Estado-membro ou por sua própria iniciativa, a aplicação dos nºs 2 e 4 em relação a qualquer caso específico e decidirá, no prazo de dois meses, se os mesmos foram correctamente aplicados. A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e aos Estados-membros.

Artigo 10º

nº 6

6. A Comissão analisará, a pedido de qualquer Estado-membro ou do país terceiro interessado ou por sua própria iniciativa, a aplicação dos nºs 2 e 4 em relação a qualquer caso específico e decidirá, no prazo de dois meses, se os mesmos foram correctamente aplicados. A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e aos Estados-membros.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 30

Nº 7

7. Qualquer Estado-membro pode recorrer da decisão da Comissão para o Conselho, no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode adotar uma decisão diferente no prazo de um mês.

Nº 7

7. Qualquer Estado-membro pode recorrer da decisão da Comissão para o Conselho, no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode adotar uma decisão diferente no prazo de um mês. O Estado-membro responsável pelo aeroporto congestionado em questão providenciará no sentido da aplicação imediata da decisão.

Alteração nº 31

Artigo 11º

antes do nº 1, nº —1

(novo)

—1. Os Estados-membros e a Comissão providenciarão para que a aplicação do presente regulamento não dê lugar a qualquer discriminação das transportadoras aéreas de países terceiros.

Alteração nº 32

Nº 2

2. Caso a Comissão suspeite, com base nas informações recolhidas nos termos do nº 1 ou noutras informações, que, no que se refere à atribuição de faixas horárias em aeroportos congestionados, um país terceiro:

- a) Não confere às transportadoras aéreas comunitárias tratamento equiparável ao concedido pelos Estados-membros às transportadoras aéreas desse mesmo país; ou
- b) Não confere de facto às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais; ou
- c) Confere às transportadoras aéreas de países terceiros tratamento mais favorável que o conferido às transportadoras aéreas comunitárias,

a Comissão pode dar início a negociações de modo a remediar a situação.

Nº 2

2. Se, no que se refere à atribuição de faixas horárias em aeroportos congestionados, um país terceiro:

- a) Não confere às transportadoras aéreas comunitárias tratamento equiparável ao concedido pelos Estados-membros às transportadoras aéreas desse mesmo país; ou
- b) Não confere de facto às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais;
- c) Confere às transportadoras aéreas de países terceiros tratamento mais favorável que o conferido às transportadoras aéreas comunitárias,

a Comissão pode, sob reserva de uma decisão prévia do Conselho, dar início a negociações de modo a remediar a situação.

Alteração nº 33

Artigo 12º

nº 1

1. A Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento no prazo de dois anos a contar da sua entrada em vigor.

Artigo 12º

nº 1

1. A Comissão apresentará ao Conselho, ao Parlamento Europeu, e ao Comité Económico e Social um relatório sobre a aplicação do presente regulamento no prazo de dois anos a contar da sua entrada em vigor.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 34

ANEXO

ponto 5

segundo parágrafo

(novo)

No caso de o encerramento de um aeroporto dar origem a problemas de disponibilidade de faixas horárias noutros aeroportos, deve ser dada prioridade à transportadora aérea cujo horário foi afectado pelo encerramento.

Alteração nº 35

ANEXO

Ponto 6

alínea c)

- c) Encerramento de aeroportos: no caso de encerramento de um aeroporto que dê origem a problemas de disponibilidade de faixas horárias noutros aeroportos, deve ser dada prioridade à transportadora aérea cujo horário foi afectado pelo encerramento

Suprimido.

Alteração nº 36

Alínea f)

- f) Flexibilidade — com vista a uma utilização óptima da capacidade disponível. Os coordenadores devem ter uma certa flexibilidade aquando da atribuição das faixas horárias. As transportadoras aéreas nem sempre cumprem rigorosamente os horários fixados, devido, nomeadamente, às condições atmosféricas, variações nos tempos de voo, ATC ou problemas técnicos. Os coordenadores devem ter em conta essa facto:
- i) Estabelecendo restrições na utilização da pista em intervalos de tempo não inferiores a 10 minutos;
 - ii) Calculando as taxas de movimento/hora em intervalos de tempo não inferiores a 30 minutos (por exemplo, 12.00—12.59 + 12.30—13.29);
 - iii) Utilizando as estatísticas relativas a reservas em excesso em anos anteriores.

Alínea f)

- f) Flexibilidade — com vista a uma utilização óptima da capacidade disponível. Os coordenadores devem ter uma certa flexibilidade aquando da atribuição das faixas horárias. As transportadoras aéreas nem sempre cumprem rigorosamente os horários fixados devido, nomeadamente, às condições atmosféricas, variações nos tempos de voo, ATC ou problemas técnicos. Os coordenadores devem ter em conta esse facto:
- i) Estabelecendo restrições na utilização da pista em intervalos de tempo não inferiores a 10 minutos;
 - ii) Calculando as taxas de movimento/hora em intervalos de tempo não inferiores a 30 minutos (por exemplo, 12.00—12.59 + 12.30—13.29);
 - iii) Utilizando as estatísticas relativas a reservas em excesso em anos anteriores.
- iii A. (novo) Garantindo o aproveitamento máximo de faixas horárias ocasionais para voos de negócios de última hora, especialmente no caso de os aviões estarem prestes a descolar, se lhes tiver sido atribuída uma determinada faixa horária num período posterior.

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 37

Alínea g)

(nova)

- g) Emissões sonoras — deve dar-se preferência às aeronaves mais silenciosas em relação às mais ruidosas (nomeadamente capítulo 3 em relação ao capítulo 2).
-