

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** **REGULAMENTO (CE) N.º 549/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**
 de 10 de Março de 2004
 que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu
 («regulamento-quadro»)
 (Texto relevante para efeitos do EEE)
 (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Outubro de 2009	L 300	34	14.11.2009



**REGULAMENTO (CE) N.º 549/2004 DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO**

de 10 de Março de 2004

que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu

(«regulamento-quadro»)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 11 de Dezembro de 2003 ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A realização da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficaz que permita o funcionamento seguro e regular dos serviços de transporte aéreo, facilitando, por conseguinte, a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.
- (2) Por ocasião da sua reunião extraordinária de 23 e 24 de Março de 2000, em Lisboa, o Conselho Europeu convidou a Comissão a apresentar propostas sobre a gestão do espaço aéreo, o controlo do tráfego aéreo e a gestão do fluxo de tráfego aéreo, com base nos trabalhos do grupo de alto nível sobre o céu único europeu criado pela Comissão. Este grupo, constituído nomeadamente pelas autoridades civis e militares responsáveis pela navegação aérea nos Estados-Membros, apresentou o seu relatório em Novembro de 2000.
- (3) O bom funcionamento do sistema de transporte aéreo requer um nível elevado e consistente de segurança dos serviços de navegação aérea que permita uma utilização óptima do espaço aéreo europeu, bem como um nível elevado e consistente de segurança do tráfego aéreo, em conformidade com a missão de interesse geral dos serviços de navegação aérea, designadamente as obrigações de serviço público. Por conseguinte, deve satisfazer os mais elevados padrões de responsabilidade e competência.
- (4) A iniciativa relativa ao céu único europeu deverá ser desenvolvida consentaneamente com as obrigações que emanam da filiação da Comunidade e dos seus Estados-Membros no Eurocontrol, e de harmonia com os princípios fixados na Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.

⁽¹⁾ JO C 103 E de 30.4.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2002 (JO C 272 E de 13.11.2003, p. 296), posição comum do Conselho de 18 de Março de 2003 (JO C 129 E de 3.6.2003, p. 1) e posição do Parlamento Europeu de 3 de Julho de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 29 de Janeiro de 2004 e decisão do Conselho de 2 de Fevereiro de 2004.

▼B

- (5) As decisões que afectam o conteúdo, o alcance ou as condições de realização das operações e dos treinos militares não são da competência da Comunidade.
- (6) Os Estados-Membros adoptaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o céu único europeu ⁽¹⁾. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão nomeadamente reforçar a cooperação civil/militar e, na medida em que todos os Estados-Membros em causa o considerem necessário, facilitar a cooperação entre as suas forças armadas em todos os aspectos da gestão do tráfego aéreo.
- (7) O espaço aéreo constitui um recurso limitado, cuja melhor e mais eficaz utilização só poderá ser realizável se as necessidades de todos os utilizadores forem tidas em conta e, quando for caso disso, encontrarem representação em todo o processo de desenvolvimento, tomada de decisões e implementação do céu único europeu, inclusive no Comité do Céu Único.
- (8) Por todos estes motivos e tendo em vista o alargamento do céu único europeu a um maior número de Estados europeus, a Comunidade, tendo em conta os desenvolvimentos em curso no âmbito do Eurocontrol, deverá fixar objectivos comuns e elaborar um programa de acção que mobilize os esforços da Comunidade, dos Estados-Membros e dos diferentes agentes económicos para realizar um espaço aéreo operacional mais integrado, o céu único europeu.
- (9) Sempre que os Estados-Membros tomarem medidas para assegurar o cumprimento dos requisitos comunitários, as autoridades que verificam esse cumprimento devem ser suficientemente independentes dos prestadores do serviço de navegação aérea.
- (10) Os serviços de navegação aérea, especialmente os serviços de tráfego aéreo que sejam comparáveis a autoridades públicas, exigem uma separação funcional ou estrutural e são organizados segundo formas jurídicas muito diferentes consoante os Estados-Membros.
- (11) Nos casos em que é exigida a realização de auditorias independentes aos prestadores de serviços de navegação aérea, deverão ser reconhecidas como auditorias independentes as inspecções das autoridades oficiais de controlo de contas dos Estados-Membros quando esses serviços forem prestados pela administração pública ou por organismos públicos sujeitos ao controlo das referidas autoridades, quer os relatórios elaborados sejam ou não tornados públicos.
- (12) É desejável alargar o céu único europeu a países terceiros europeus, quer no quadro da participação da Comunidade nos trabalhos do Eurocontrol, após a adesão da Comunidade ao Eurocontrol, quer através de acordos celebrados pela Comunidade com aqueles países.
- (13) A adesão da Comunidade ao Eurocontrol é um elemento importante para a realização de um espaço aéreo pan-europeu.
- (14) No processo de criação do céu único europeu, a Comunidade deve desenvolver, sempre que apropriado, o mais elevado nível de cooperação com o Eurocontrol, tendo em vista assegurar sinergias reguladoras e abordagens coerentes, e evitar qualquer redundância entre as duas entidades.
- (15) Em conformidade com as conclusões do grupo de alto nível, o Eurocontrol é a instância que possui os conhecimentos especializados apropriados para apoiar a Comunidade no seu papel de regulador. Assim, devem ser elaboradas regras de execução para as matérias que se incluam nas atribuições do Eurocontrol,

⁽¹⁾ Ver p. 9 do presente Jornal Oficial.

▼B

nos termos dos mandatos conferidos a essa organização, sem prejuízo das condições a incluir no quadro de cooperação entre a Comissão e o Eurocontrol.

- (16) A elaboração das medidas necessárias à criação do céu único europeu requer consultas alargadas aos parceiros económicos e sociais.
- (17) Os parceiros sociais devem ser informados e consultados de maneira apropriada sobre todas as medidas com repercussões sociais importantes. O Comité de Diálogo Sectorial instituído com base na Decisão 1998/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu ⁽¹⁾, deverá igualmente ser consultado.
- (18) As partes interessadas, tais como os prestadores de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do sector deverão poder aconselhar a Comissão acerca dos aspectos técnicos da realização do céu único europeu.
- (19) O desempenho do sistema de serviços de navegação aérea no seu conjunto a nível europeu deve ser avaliado com regularidade, tendo devidamente em conta a necessidade de manter um nível elevado de segurança, a fim de verificar a eficácia das medidas adoptadas e de propor novas medidas.
- (20) As sanções a prever em caso de infracção ao disposto no presente regulamento e nas disposições a que se refere o artigo 3.º deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afectar a segurança.
- (21) O impacto das medidas adoptadas em aplicação do presente regulamento deve ser avaliado à luz dos relatórios a apresentar regularmente pela Comissão.
- (22) O presente regulamento não afecta a competência dos Estados-Membros no que se refere à adopção de medidas relativas à organização das suas forças armadas. Essa competência pode levar os Estados-Membros a adoptarem medidas destinadas a assegurar que as suas forças armadas disponham de espaço aéreo suficiente para manterem condições de formação e de treino adequadas. Dever-se-á por conseguinte prever uma cláusula de salvaguarda que permita o exercício dessa competência.
- (23) Através de uma declaração conjunta dos respectivos ministros dos Negócios Estrangeiros feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, o Reino de Espanha e o Reino Unido chegaram a acordo sobre um regime destinado a reforçar a cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar, que ainda não começou a ser aplicado.
- (24) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a criação do céu único europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão transnacional desta acção, e pode, por conseguinte, ser melhor alcançado a nível comunitário, assegurando simultaneamente a aprovação de regras de execução que tenham em conta as especificidades locais, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objectivo.

⁽¹⁾ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

▼B

- (25) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (26) O n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento Interno-Tipo ⁽²⁾ aplicável aos comités criados em aplicação do n.º 1 do artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE contém uma disposição-modelo segundo a qual o presidente de um comité pode decidir convidar terceiros para uma reunião desse comité. Se adequado, o presidente do Comité do Céu Único deverá convidar representantes do Euro-control para participarem nas reuniões como observadores ou como peritos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

▼M1*Artigo 1.º***Objectivo e âmbito de aplicação**

1. A iniciativa do céu único europeu tem por objectivo reforçar as actuais normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O céu único europeu abrange uma rede pan-europeia coerente de rotas e de sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo, unicamente baseada em requisitos de segurança, eficiência e técnicos, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo. Para alcançar o referido objectivo, o presente regulamento estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu.

2. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 13.º. O presente regulamento e as medidas a que se refere o artigo 3.º não abrangem as operações e treinos militares.

3. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º não prejudica os direitos e as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional de Chicago, de 1944, sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»). Neste contexto, constitui objectivo adicional do presente regulamento nos domínios a que se aplica apoiar os Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, prevendo uma base de interpretação comum e a aplicação uniforme das suas disposições e assegurando que estas disposições sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.

4. Considera-se que a aplicação do presente regulamento ao Aeroporto de Gibraltar não prejudica as respectivas posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte em relação ao litígio em torno da soberania do território em que o aeroporto se situa.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

⁽²⁾ JO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

▼B*Artigo 2.º***Definições**

Para efeitos de aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º, entende-se por:

1. «Serviço de controlo de tráfego aéreo (CTA)», um serviço prestado para efeitos de:
 - a) Prevenir colisões:
 - entre aeronaves, e
 - na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos; e
 - b) Manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo.
 2. «Serviço de controlo de aeródromo», um serviço de CTA para o tráfego de aeródromo.
 3. «Serviço de informação aeronáutica», um serviço estabelecido para uma área de cobertura definida responsável pelo fornecimento de informação e de dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficácia da navegação aérea.
 4. «Serviços de navegação aérea», os serviços de tráfego aéreo; os serviços de comunicação, navegação e vigilância; os serviços meteorológicos para navegação aérea; e os serviços de informação aeronáutica.
 5. «Prestadores de serviços de navegação aérea», as entidades públicas ou privadas que prestem serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral.
 6. «Bloco de espaço aéreo», um espaço aéreo de dimensões espaço-temporais definidas no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea.
 7. «Gestão do espaço aéreo», uma função de planeamento cujo objectivo primordial é maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo.
- ▼M1**
8. «Utilizadores do espaço aéreo», os operadores das aeronaves exploradas em sede de tráfego aéreo geral.
- ▼B**
9. «Gestão do fluxo de tráfego aéreo», uma função estabelecida com o objectivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de CTA e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes.
- ▼M1**
10. «Gestão do tráfego aéreo (ATM)», o conjunto das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações.
- ▼B**
11. «Serviços de tráfego aéreo», os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de CTA (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo).
 12. «Serviço de controlo regional», um serviço de CTA para os voos controlados num bloco de espaço aéreo.

▼B

13. «Serviço de controlo de aproximação», um serviço de CTA para os voos controlados que chegam e partem.

▼M1

- 13-A. «Plano director ATM», o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho ⁽¹⁾, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, de 27 de Fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) ⁽²⁾.

▼B

14. «Pacote de serviços», dois ou mais serviços de navegação aérea.

▼M1

15. «Certificado», documento emitido por uma autoridade supervisora nacional, sob qualquer forma prevista no direito nacional, que confirme que o prestador de um serviço de navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para prestar um serviço específico.

▼B

16. «Serviços de comunicação», os serviços aeronáuticos fixos e móveis que permitem comunicações solo/solo, ar/solo e ar/ar para efeitos de CTA.
17. «Rede europeia de gestão do tráfego aéreo» («REGTA»), o conjunto dos sistemas enumerados no anexo I do Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») ⁽³⁾, que permite a prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade, incluindo os interfaces nas fronteiras com países terceiros.
18. «Conceito operacional», a especificação dos critérios para a utilização operacional da REGTA ou de parte da mesma.
19. «Componentes», os objectos corpóreos, como os equipamentos, e objectos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da REGTA.
20. «Eurocontrol», a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, instituída pela Convenção Internacional de cooperação para a segurança da navegação aérea, de 13 de Dezembro de 1960 ⁽⁴⁾.

▼M1

22. «Utilização flexível do espaço aéreo», o conceito de gestão do espaço aéreo aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, com base no «Manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo», editado pelo Eurocontrol.

▼B

23. «Região de informação de voo», um espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados serviços de informação de voo e de alerta.

▼M1

- 23-A. «Serviço de informação de voo», serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos.

⁽¹⁾ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁽²⁾ JO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

⁽³⁾ Ver página 33 do presente Jornal Oficial.

⁽⁴⁾ Convenção com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, e revista pelo Protocolo de 27 de Junho de 1997.

▼ M1

23-B. «Serviço de alerta», serviço prestado com o objectivo de notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e de prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem.

▼ B

24. «Nível de voo», uma superfície de pressão atmosférica constante determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1 013,2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos.

▼ M1

25. «Bloco funcional de espaço aéreo», bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e optimizadas tendo em vista introduzir, em cada bloco funcional de espaço aéreo, uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea ou, se apropriado, um prestador integrado.

▼ B

26. «Tráfego aéreo geral», toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves estatais, incluindo militares, aduaneiras e policiais, quando essa circulação se efectue em conformidade com os procedimentos da OACI.

27. «OACI», a Organização Internacional da Aviação Civil instituída pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.

28. «Interoperabilidade», um conjunto de características funcionais, técnicas e operacionais de que devem ser dotados os sistemas e componentes da REGTA e os procedimentos para a sua operação, que permita a sua exploração segura, uniforme e eficaz. A interoperabilidade obtém-se fazendo com que os sistemas e componentes cumpram os requisitos essenciais.

29. «Serviços meteorológicos», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico.

30. «Serviços de navegação», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves informação sobre posicionamento e tempos.

31. «Dados operacionais», a informação respeitante a todas as fases de um voo que é necessária à tomada de decisões operacionais por parte de prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários e outros intervenientes.

32. «Procedimento», tal como utilizado no contexto do regulamento relativo à interoperabilidade, um método normalizado para a utilização seja técnica, seja operacional dos sistemas, no contexto de conceitos operacionais acordados e validados que exigem aplicação uniforme ao longo da REGTA.

33. «Colocação em serviço», a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema.

34. «Rede de rotas», uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades de prestação de serviços de CTA.

35. «Rota», o itinerário a seguir por uma aeronave durante a respectiva exploração.

▼B

36. «Operação uniforme», a exploração da REGTA de tal forma que, na perspectiva do utilizador, funcione como um sistema unitário.

▼M1**▼B**

38. «Serviços de vigilância», as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura.
39. «Sistema», a conjugação das funções aéreas e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo.
40. «Melhoramento», qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema.

▼M1

41. «Serviços transfronteiriços», qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços certificado num outro Estado-Membro.

▼B*Artigo 3.º***Domínios de intervenção da Comunidade**

1. O presente regulamento estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu, em conjugação com:

- a) o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») ⁽¹⁾;
- b) o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») ⁽²⁾;
- c) o Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») ⁽³⁾,

e com as regras de execução aprovadas pela Comissão com base no presente regulamento e nos regulamentos acima referidos.

2. As medidas a que se refere o n.º 1 são aplicáveis sem prejuízo do disposto no presente regulamento.

▼M1*Artigo 4.º***Autoridades supervisoras nacionais**

1. Os Estados-Membros designam ou criam conjunta ou individualmente, como respectiva autoridade supervisora nacional, um ou mais organismos que assumam as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º

2. As autoridades supervisoras nacionais são independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea. Esta independência é alcançada

⁽¹⁾ Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

⁽²⁾ Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

⁽³⁾ Ver página 26 do presente Jornal Oficial.

▼M1

através de separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as autoridades supervisoras nacionais e esses prestadores.

3. As autoridades supervisoras nacionais exercem as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Esse objectivo é concretizado através da aplicação de mecanismos adequados de gestão e fiscalização, incluindo no seio da administração do Estado-Membro. Todavia, tal não deve impedir as autoridades supervisoras nacionais de exercerem as suas funções no quadro das normas de organização das autoridades de aviação civil nacionais ou de qualquer organismo público.

4. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais disponham dos recursos e das capacidades necessárias para desempenhar as funções que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva.

5. Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas aprovadas para garantir a conformidade com o disposto nos n.ºs 2, 3 e 4.

▼B*Artigo 5.º***Processo de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Céu Único, doravante designado «comité», composto por dois representantes de cada Estado-Membro e presidido por um representante da Comissão. O comité assegura que sejam adequadamente tidos em consideração os interesses de todas as categorias de utilizadores.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

▼M1

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1, 2, 4 e 6 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

*Artigo 6.º***Órgão consultivo do sector**

Sem prejuízo do papel do Comité e do Eurocontrol, a Comissão cria um órgão consultivo do sector que deve ser composto pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelas associações de utilizadores do espaço aéreo, pelos operadores dos aeroportos, pelos fabricantes e pelos órgãos representativos dos profissionais do sector. Esse órgão tem por única função aconselhar a Comissão sobre a realização do céu único europeu.

▼ M1*Artigo 7.º***Relações com países terceiros europeus**

A Comunidade e os seus Estados-Membros devem visar e apoiar a extensão do céu único europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objectivo, devem diligenciar, quer no âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, quer no contexto do acordos sobre blocos funcionais de espaço aéreo, no sentido de alargar a aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º a esses países.

*Artigo 8.º***Regras de execução**

1. Para a elaboração de regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol ou, se adequado, a outro organismo, definindo as tarefas a realizar e o respectivo calendário e tendo em conta os prazos aplicáveis fixados no presente regulamento. A Comissão age pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º

2. Quando a Comissão decidir conferir um mandato nos termos do n.º 1, deve diligenciar no sentido de utilizar da melhor forma os procedimentos existentes de participação e consulta de todos os interessados, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às suas obrigações institucionais.

*Artigo 9.º***Sanções**

As sanções a estabelecer pelos Estados-Membros para as infracções ao disposto no presente regulamento e às medidas a que se refere o artigo 3.º, praticadas, em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços, devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Artigo 10.º***Consulta dos interessados**

1. Os Estados-Membros, nos termos da respectiva legislação nacional, estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo dos órgãos representativos dos profissionais do sector, na realização do céu único europeu.

2. A Comissão estabelece um procedimento de consulta a nível da Comunidade. O Comité de diálogo sectorial específico criado pela Decisão 98/500/CE participa na consulta.

3. A consulta dos interessados deve abranger, em especial, a elaboração e a introdução de novos conceitos e tecnologias na REGTA.

Entre os interessados podem incluir-se:

- os prestadores de serviços de navegação aérea,
- os operadores dos aeroportos,
- os utilizadores relevantes do espaço aéreo ou os grupos relevantes representantes dos utilizadores do espaço aéreo,
- as autoridades militares,
- os fabricantes, e

▼ **M1**

— os órgãos representativos dos profissionais do sector.

*Artigo 11.º***Sistema de desempenho**

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu, deve ser criado um sistema de desempenho para esses serviços e funções. O sistema deve incluir:

- a) Objectivos de desempenho a nível comunitário nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;
- b) Planos nacionais ou planos relativos aos blocos de espaço aéreo funcionais, incluindo os objectivos de desempenho, compatíveis com os objectivos de desempenho comunitários; e
- c) Análise, monitorização e avaliação comparativa periódicas do desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.

2. A Comissão pode designar o Eurocontrol ou outro organismo imparcial e competente para agir como «organismo de análise do desempenho» através do procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º O organismo de análise do desempenho deve ter por função assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades supervisoras nacionais, e, a pedido, assistir estas últimas na aplicação do sistema de melhoria do desempenho a que se refere o n.º 1. A Comissão assegura que o organismo de análise do desempenho aja de forma independente na execução das tarefas que lhe são confiadas pela Comissão.

- 3. a) Os objectivos de desempenho a nível comunitário para a rede europeia de gestão do tráfego aéreo são definidos pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º, tomando em consideração os contributos relevantes das autoridades supervisoras nacionais a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;
- b) Os planos nacionais ou os planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere alínea b) do n.º 1 são elaborados pelas autoridades supervisoras nacionais e aprovados pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Esses planos incluem objectivos nacionais vinculativos ou objectivos a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e um sistema de incentivos adequado aprovado pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Os planos são elaborados em consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos;
- c) A coerência dos objectivos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os objectivos de desempenho à escala comunitária é avaliada pela Comissão com base nos critérios de avaliação referidos na alínea d) do n.º 6.

Se a Comissão verificar que um ou mais objectivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não cumprem os critérios de avaliação, pode decidir, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º, recomendar que as autoridades supervisoras nacionais em causa proponham objectivos de desempenho revistos. O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa aprovam os objectivos de desempenho revistos e as medidas adequadas, os quais são notificados à Comissão oportunamente.

Se a Comissão constatar que os objectivos de desempenho revistos e as medidas adequadas não são suficientes, pode determinar, pelo procedimento de regulamentação a que se

▼ M1

refere o n.º 3 do artigo 5.º, que os Estados-Membros em causa tomem medidas correctivas.

Alternativamente, a Comissão pode decidir, caso disponha de elementos comprovativos suficientes, rever os objectivos de desempenho à escala comunitária pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º;

- d) O período de referência para o sistema de desempenho cobre no mínimo três e no máximo cinco anos. Durante esse período, se os objectivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não forem cumpridos, os Estados-Membros e/ou as autoridades supervisoras nacionais aplicam as medidas adequadas que tenham definido. O primeiro período de referência deve cobrir os primeiros três anos após a aprovação das regras de execução a que se refere o n.º 6;
- e) A Comissão procede a avaliações regulares da realização dos objectivos de desempenho e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único.

4. Aplicam-se os seguintes procedimentos ao sistema de desempenho a que se refere o n.º 1:

- a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, autoridades supervisoras nacionais, Estados-Membros e o Eurocontrol;
- b) Selecção de domínios de desempenho essenciais adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI «Global Air Traffic Management Operational Concept» e conformes com o quadro de desempenho do plano director ATM, nomeadamente os domínios da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, adaptados sempre que necessário para ter em conta as necessidades específicas do céu único europeu e os objectivos aplicáveis nestes domínios, bem como a definição de um conjunto restrito de indicadores de desempenho essenciais para avaliar o desempenho;
- c) Fixação de objectivos de desempenho a nível comunitário para cuja definição são tidos em conta os contributos recolhidos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;
- d) Avaliação dos objectivos de desempenho a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo com base no plano nacional ou no plano relativo aos blocos funcionais de espaço aéreo; e
- e) Monitorização dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, incluindo mecanismos de alerta apropriados.

A Comissão pode fazer aditamentos à lista referida no presente número. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º

5. Aquando da elaboração do sistema de desempenho deve ser tomado em conta o facto de os serviços de rota, os serviços terminais e as funções de rede serem diferentes, devendo ser tratados em conformidade, se necessário também para efeitos de avaliação do desempenho.

6. No que diz respeito ao funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho, a Comissão, até 4 de Dezembro de 2011, e com um calendário adequado que permita cumprir os prazos aplicáveis previstos no presente regulamento, aprova regras de execução pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º Essas regras incluem os seguintes elementos:

- a) Conteúdo e calendário dos procedimentos a que se refere o n.º 4;

▼M1

- b) Período de referência e intervalos para a avaliação do cumprimento dos objectivos de desempenho e o estabelecimento de novos objectivos;
- c) Critérios para a elaboração, pelas autoridades supervisoras nacionais, dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, que compreendam os objectivos de desempenho nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo e o sistema de incentivos. Os planos de desempenho devem:
 - i) basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea;
 - ii) tratar de todos os elementos do custo de base a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;
 - iii) incluir objectivos de desempenho obrigatórios, coerentes com os objectivos de desempenho da Comunidade;
- d) Critérios para determinar se os objectivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo são coerentes com os objectivos de desempenho comunitários durante o período de referência e para apoiar os mecanismos de alerta;
- e) Princípios gerais a respeitar pelos Estados-Membros para a elaboração do sistema de incentivos;
- f) Princípios para a aplicação de um mecanismo transitório necessário para a adaptação ao funcionamento do sistema de desempenho, que não pode ultrapassar um período de doze meses a contar da aprovação das regras de execução.

▼B*Artigo 12.º***Acompanhamento, controlo e métodos de avaliação do impacto**

1. O acompanhamento, o controlo e os métodos de avaliação do impacto baseiam-se nos relatórios anuais dos Estados-Membros sobre a implementação das acções realizadas nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º

▼M1

2. A Comissão procede periodicamente à revisão da aplicação do presente regulamento, bem como das medidas previstas no artigo 3.º, e apresenta um primeiro relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 4 de Junho de 2011, e, subsequentemente, no fim de cada período de referência a que se refere a alínea d) do n.º 3 do artigo 11.º Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros informações adicionais às contidas nos relatórios por eles apresentados nos termos do n.º 1 do presente artigo.

▼B

3. Para a elaboração dos relatórios a que se refere o n.º 2, a Comissão solicitará o parecer do comité.

▼M1

4. Os relatórios contêm uma avaliação dos resultados obtidos através das medidas tomadas nos termos do presente regulamento, incluindo informações adequadas sobre a evolução no sector, em especial no que respeita aos aspectos económicos, sociais, ambientais, laborais e tecnológicos, bem como à qualidade do serviço, tendo em conta os objectivos iniciais e tendo em vista as necessidades futuras.

▼B*Artigo 13.º***Salvaguardas**

O presente regulamento não impede que um Estado-Membro aplique medidas conquanto estas sejam necessárias à salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa. Tais medidas são, nomeadamente, as que forem imperativas:

- para a vigilância do espaço aéreo que se encontre sob a sua responsabilidade em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea da OACI, incluindo a capacidade de detectar, identificar e avaliar todas as aeronaves que utilizem esse espaço aéreo, tendo em vista procurar salvaguardar a segurança dos voos e agir a fim de garantir as necessidades de segurança e defesa,
- em caso de graves perturbações internas que afectem a manutenção da lei e da ordem pública,
- em caso de guerra ou de tensões internacionais graves que constituam uma ameaça de guerra,
- para o cumprimento das obrigações assumidas a nível internacional por um Estado-Membro tendo em vista a manutenção da paz e da segurança internacional,
- para a condução de operações e treinos militares, incluindo as possibilidades necessárias aos exercícios.

▼M1*Artigo 13.º-A***Agência Europeia para a Segurança da Aviação**

Na execução do presente regulamento e dos Regulamentos (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 e do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação ⁽¹⁾, os Estados-Membros e a Comissão, de acordo com as atribuições que lhes são conferidas pelo presente regulamento, estabelecem a necessária coordenação com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação a fim de garantir o tratamento devido de todos os aspectos relativos à segurança.

▼B*Artigo 14.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor 20 dias após o da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.