



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 26.11.2002
COM(2002) 658 final

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo

(apresentadas pela Comissão em conformidade com o disposto no n° 2
do artigo 250° do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. PRINCÍPIOS

- 1.1. A Em Outubro de 2001, a Comissão apresentou quatro propostas legislativas¹ para a criação do céu único europeu, tendo em vista a sua adopção ao abrigo do procedimento de co-decisão previsto no artigo 251º do Tratado que institui a Comunidade Europeia. Em 15 de Maio de 2002, o Comité das Regiões proferiu um parecer favorável. Em 17 de Julho de 2002, o Comité Económico e Social emitiu um parecer favorável.

Em 3 Setembro de 2002, o Parlamento Europeu aprovou diversas alterações em primeira leitura, bem como as propostas alteradas da Comissão. A Comissão indicou em seguida a sua posição relativamente a cada alteração, especificando aquelas que podia aceitar e as que eram inaceitáveis.

Posteriormente, a Comissão redigiu as propostas alteradas que a seguir apresenta.

- 1.2. As propostas alteradas incorporam as alterações aceites na íntegra pela Comissão, bem como disposições novas que traduzem as alterações aceites em princípio mas com uma nova formulação e as alterações aceites em parte.

Em cumprimento do disposto no nº 2 do artigo 250 do Tratado CE, a Comissão altera as suas propostas nos termos a seguir descritos.

As alterações das propostas iniciais da Comissão são apresentadas da seguinte forma: as passagens suprimidas são riscadas e as passagens novas ou alteradas são indicadas a negro e sublinhado.

2. PROPOSTA ALTERADA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO QUE ESTABELECE O QUADRO PARA A REALIZAÇÃO DO CÉU ÚNICO EUROPEU (2001/0060 (COD))

2.1. Alterações aceites na íntegra

- Alterações 4 e 30

O objectivo destas alterações consiste em introduzir um sistema eficaz de sanções a aplicar aos operadores que infringem as regras. O sistema actual é passível de utilizações incorrectas e abusivas, em especial no que respeita à gestão do fluxo de tráfego aéreo. A Comissão aceita estas alterações.

¹ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (COM(2001) 123 final/2 de 30.11.2001 – 2001-0060(COD)).
Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (COM(2001) 564 final/2 de 11.12.2001 – 2001/00235(COD)).
Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu (COM(2001) 564 final/2 de 11.12.2001 – 2001/00236(COD)).
Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à interoperabilidade da rede de gestão do tráfego aéreo (COM(2001) 564 final/2 de 11.12.2001 – 2001/00237(COD)).

- Alterações 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 e 32

Estas alterações introduzem mais clareza ou melhoram o texto do regulamento através do reforço da referência à consulta dos agentes económicos e sociais (7), às necessidades de defesa nacionais (8) e de capacidade (15), à eficácia do tráfego (16), aos indicadores de desempenho (18), à segurança (20, 21) e à apresentação de relatórios de progresso (32). A Comissão aceita estas alterações.

2.2. Alterações aceites em princípio mas não na sua formulação

- Alteração 3

Esta alteração afirma a natureza de serviço público dos serviços de navegação aérea. No entanto, essa natureza é inerente essencialmente ao controlo do tráfego aéreo. Por conseguinte, a Comissão pode aceitar o princípio desde que o mesmo seja referente a esta função.

- Alteração 9

Esta alteração refere-se à cooperação entre a Comunidade e o Eurocontrol. A relação entre a Comunidade e o Eurocontrol é abordada no contexto da adesão iminente da Comunidade àquela organização. O princípio do desenvolvimento do “mais elevado nível de cooperação possível” entre as duas organizações será resultado dessa adesão, tal como consta do Protocolo de Adesão². Referências paralelas a esta cooperação num acto comunitário são supérfluas e dão azo a confusões. A Comissão pode aceitar que este princípio seja reiterado num considerando e a inclusão de uma disposição referente a esta cooperação com o órgão executivo do Eurocontrol, nomeadamente, a Agência do Eurocontrol, que será desenvolvida numa base exclusivamente administrativa. No entanto, a formulação de tal disposição deve conformar-se com os princípios institucionais relativos ao exercício das funções da Comissão.

- Alteração 10

Esta alteração deixa claro que a mera adopção do pacote legislativo composto pelo regulamento-quadro e os três regulamentos específicos não é suficiente para realizar o céu único europeu o mais rapidamente possível. São necessárias medidas suplementares no prazo previsto (finais de 2004). A Comissão adoptará tais medidas em aplicação dos procedimentos estabelecidos no pacote legislativo. A Comissão aceita este princípio.

² “Considerando que a adesão da Comunidade Europeia à Convenção tem por objecto assistir a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, a seguir denominada “EUROCONTROL”, na realização dos seus objectivos fixados na Convenção, nomeadamente o de constituir um organismo único e eficiente encarregue de definir a política em matéria de Gestão do Tráfego Aéreo na Europa”.

- Alteração 12

O objectivo desta alteração consiste em afirmar o papel desempenhado pelos Estados na definição do estatuto e da estrutura dos prestadores, bem como em afirmar a natureza de interesse público dos prestadores de serviços de navegação aérea, especialmente relevante para o controlo do tráfego aéreo. A Comissão pode aceitar este princípio, desde que seja reformulado.

- Alteração 14

Esta destina-se a esclarecer o âmbito de aplicação do céu único europeu. O termo “jurisdição” referir-se-ia implicitamente ao espaço aéreo sobre as águas internacionais. No entanto, o âmbito de aplicação do regulamento não pode ultrapassar o âmbito de aplicação do Tratado. Por conseguinte, é preferível referir “o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros”.

- Alterações 22 e 23

Estas alterações destinam-se a esclarecer que a elaboração e aplicação de conceitos técnicos e operacionais terão lugar no âmbito de programas que envolvam todas as partes, tendo em conta as normas internacionais. A Comissão pode aceitar este princípio.

- Alteração 26

A alteração refere-se ao regulamento interno do comité mas não é conforme com as práticas de redacção. Por conseguinte, a Comissão pode aceitar a alteração em princípio.

- Alteração 33

Esta alteração alarga o alcance das salvaguardas por motivos de segurança e defesa, para abranger a disponibilização imediata de espaço aéreo para a reacção rápida das forças armadas. A formulação do artigo aproxima-se o mais possível da redacção do artigo 297º do Tratado e refere-se a situações excepcionais. A alteração refere-se a situações operacionais (condições necessárias à rápida mobilização das forças armadas). Por conseguinte, tal alteração introduziria uma via excessivamente larga para derrogar à aplicação do regulamento. A Comissão pode aceitar o princípio de garantir aos Estados-Membros a capacidade de manter e aumentar a disponibilidade das forças armadas. Contudo, este princípio não deverá traduzir-se em isenções unilaterais à aplicação do regulamento, caso contrário a gestão eficiente do espaço aéreo seria afectada.

2.3. Alterações parcialmente aceites, com ou sem modificações de redacção

- Alteração 5

Os requisitos de consulta dos parceiros sociais no âmbito do céu único europeu pode ou não enquadrar-se no disposto no artigo 138º do Tratado. A formulação de tais requisitos deve ser definida de forma mais flexível. Por conseguinte, a Comissão só pode aceitar o reforço da primeira frase do considerando.

- Alterações 6 e 28

A alteração 28, que propõe a instituição de um grupo consultivo do sector com um papel institucional, afectaria o direito de iniciativa da Comissão. A Comissão reconhece a necessidade de as partes interessadas contribuírem para a aplicação da reforma. Por conseguinte, pode aceitar que o princípio da consulta do sector seja expresso num considerando. Esse princípio é igualmente estabelecido mais detalhadamente no artigo 14º da proposta de regulamento relativo à interoperabilidade da rede de gestão do tráfego aéreo.

- Alteração 11

A Comissão pode aceitar parcialmente estas alterações. A referência ao radar restringiria de forma inaceitável o alcance da infraestrutura de vigilância, que pode igualmente basear-se noutros meios técnicos (tais como satélites ou ligações de dados).

- Alteração 31

A Comissão pode aceitar esta alteração desde que a referência à União Europeia seja substituída por uma referência à Comunidade.

2.4. Alterações rejeitadas

- Alteração 1

Esta recorda as obrigações dos Estados-Membros decorrentes das Convenções da ICAO e do Eurocontrol. A Comunidade ainda não é parte nessas duas organizações internacionais, apesar de estar em curso o processo da sua adesão ao Eurocontrol. Actualmente, as obrigações que decorrem da adesão às duas organizações, apenas vinculam os Estados-Membros. Por conseguinte, por enquanto, a Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alterações 2 e 13

Estas alterações suprimem a referência aos aspectos económicos no considerando 8 e no artigo 13º. Esta expressão refere-se ao sistema de tarifação, coberto pelas disposições do capítulo III da proposta relevante. Consequentemente, a supressão da referência não é aceitável.

- Alteração 19

Esta alteração só autoriza a participação no processo de tomada de decisões de uma categoria de intervenientes (os utilizadores do espaço aéreo), fazendo depender essa participação de um requisito específico (a interoperabilidade). A introdução de novos serviços respeita a todos os intervenientes e depende de diversos requisitos. Como tal, esta alteração não é aceitável.

- Alterações 24 e 27

Estas alterações não são conformes com as regras de redacção adoptadas para a aplicação da decisão relativa à comitologia (Decisão 1999/468/CE do Conselho). A natureza do comité não pode ser estabelecida “a priori”, dependendo das medidas a adoptar. Seria aconselhável que a participação do Eurocontrol nas actividades do comité fosse decidida de acordo com o regulamento interno do comité. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar estas alterações.

- Alteração 29

Esta alteração afecta o direito de iniciativa da Comissão. Por esse motivo, não é aceitável.

- Alteração 34

Esta alteração é supérflua pois limita-se a referir o óbvio. Além disso, um acto comunitário não pode reiterar as obrigações dos Estados-Membros que decorrem dos tratados internacionais em vigor.

3. PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA NO CÉU ÚNICO EUROPEU (2001/0235(COD))

3.1. Alterações aceites na íntegra

- Alterações 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 e 34

Estas alterações tornam mais claro ou melhoram o texto do regulamento através do reforço da referência à segurança (1, 9, 11, 19, 31), à qualificação das organizações reconhecidas (2, 15, 33, 34), ao recrutamento de controladores (4), às normas internacionais (7), à cooperação entre prestadores de serviços (17), à cooperação entre as autoridades civis e militares (24) e à utilização de dados (25). A Comissão aceita estas alterações.

- Alteração 3

O objectivo desta alteração consiste em introduzir um considerando que reflecta o disposto no n.º 2 do artigo 5.º sobre o futuro papel e responsabilidades da Agência Europeia para a Segurança da Aviação. Como tal, esta alteração é aceitável.

- Alteração 5

O objectivo desta alteração consiste em instar a Comissão a agir para ajudar a resolver o problema da falta de controladores aéreos. A Comissão já está activa neste domínio e lançou recentemente um estudo conjuntamente com os parceiros sociais. A Comissão aceita esta alteração.

- Alteração 23

Esta alteração atribui, em primeira instância, aos Estados-Membros a responsabilidade pelas relações entre as autoridades civis e militares. A Comissão aceita esta alteração.

3.2. Alterações aceites em princípio mas não na sua formulação

- Alterações 6 e 18

Estas alterações estabelecem um prazo para a validade das autorizações. Não se pretende que estas funcionem como licenças mas sim como certificações da aptidão dos prestadores de serviços. O período de validade dessas autorizações será fixado no contexto da definição de condições harmonizadas (remissão para o anexo III do regulamento). Por conseguinte, a Comissão pode aceitar o princípio subjacente à alteração.

- Alterações 20 e 21

Estas introduzem dois novos requisitos para definir as condições harmonizadas associadas às autorizações. A Comissão pode aceitá-los mas considera que tais requisitos deverão eventualmente ser apresentados como condições para a exploração de serviços de navegação aérea. Essas condições serão especificadas através do procedimento de comitologia.

- Alteração 22

Esta alteração deixa claro que, sem prejuízo do direito de realizarem as suas operações após a entrada em vigor do regulamento em análise, os prestadores de serviços de tráfego aéreo existentes devem ser submetidos a uma obrigação de desempenho continuado e reforçado em termos de segurança e eficiência. A Comissão pode aceitar este princípio desde que essa obrigação seja claramente estabelecida.

- Alteração 28

A alteração tornaria o sistema de tarifação proposto inteiramente dependente do sistema de taxas de rota estabelecido no acordo multilateral do Eurocontrol. O sistema de tarifação proposto não se aplicaria apenas às taxas de rota (como no caso do acordo multilateral) mas também às taxas de terminal e de aproximação (para as quais o Eurocontrol não tem quaisquer competências). Além disso, o sistema instituído pelo Eurocontrol deixa margem para diferentes interpretações e a Comissão tenciona fazer aprovar regras harmonizadas e vinculativas na Comunidade. Por conseguinte, a alteração pode ser aceite desde que não limite o âmbito da acção comunitária neste domínio.

- Alteração 29

O princípio subjacente a esta alteração já está em vigor e não será alterado pelo presente regulamento. Os Estados-Membros continuam a ser responsáveis pelo estabelecimento das tarifas a taxas unitárias. Por conseguinte, a Comissão pode aceitar esta alteração em princípio.

- Alteração 32

A alteração 32, que propõe a instituição de um grupo consultivo do sector com um papel institucional, afectaria o direito de iniciativa da Comissão. A Comissão reconhece a necessidade de as partes interessadas contribuírem para a aplicação da reforma. Por conseguinte, pode aceitar que o princípio da consulta do sector seja expresso num considerando. Esse princípio é igualmente estabelecido mais detalhadamente no artigo 14º da proposta de regulamento relativo à interoperabilidade da rede de gestão do tráfego aéreo.

3.3. Alterações parcialmente aceites, com ou sem modificações de redacção

- Alteração 8

A Comissão pode aceitar parcialmente esta alteração. A referência ao radar restringiria de forma inaceitável o alcance da infraestrutura de vigilância, que pode igualmente basear-se noutros meios técnicos (tais como satélites ou ligações de dados).

- Alteração 10

O objectivo desta alteração consiste em justificar uma revisão do sistema de tarifação para introduzir uma maior flexibilidade na definição da base colectável. Esta flexibilidade seria utilizada para fazer face a diminuições súbitas de tráfego aéreo que provocam aumentos imediatos das taxas. A Comissão pode aceitar parcialmente esta alteração. A última frase afecta o direito de iniciativa da Comissão. Por esse motivo, não é aceitável.

- Alteração 16

Com esta alteração, pretende-se especificar pormenorizadamente os domínios de acção para ultrapassar o problema da falta de recursos humanos. No entanto, na sua actual formulação, a alteração afectaria o direito de iniciativa da Comissão. Por esse motivo, só pode ser aceite a sua primeira parte.

- Alteração 27

O objectivo desta alteração é especificar melhor as condições para o intercâmbio de dados operacionais. Apesar de a Comissão poder aceitar a primeira parte da alteração, as condições de confidencialidade serão definidas numa fase posterior, ao abrigo das regras de aplicação relevantes. Além disso, por motivos operacionais, seria impossível evitar alguma forma de identificação. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar a segunda parte desta alteração.

- Alteração 30

A Comissão pode aceitar a primeira parte desta alteração na qual se recorda que as melhorias da eficiência económica não devem pôr em risco os níveis de segurança. No que se refere às subvenções cruzadas, as características do sector não permitem, em princípio, a sua exclusão, quando forem justificadas por circunstâncias técnicas e operacionais. Posto isto, a segunda parte da alteração não pode ser aceite.

- Alteração 35

a Comissão pode aceitar a primeira parte desta alteração. A referência às especificações regulamentares do Eurocontrol sobre segurança na segunda parte da alteração não é adequada e não pode ser aceite.

3.4. Alterações rejeitadas

- Alteração 12

A Comissão não pode aceitar esta alteração. A referência ao radar restringiria de forma inaceitável o alcance da infraestrutura de vigilância, que pode igualmente basear-se noutros meios técnicos (tais como satélites ou ligações de dados).

- Alteração 13

A alteração introduz o princípio de uma separação (estrutural) rigorosa entre as autoridades de supervisão nacionais e os prestadores de serviços de navegação aérea. Apesar de não ser contra este princípio, a Comissão considera que a sua aplicação deveria ser gradual e proporcional para ter em conta as circunstâncias actuais. Por conseguinte, a Comissão considera que os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de escolher, como primeiro passo, a separação funcional. Por este motivo, esta alteração não é aceitável.

- Alteração 14

Esta alteração introduz um mecanismo de recurso em caso de litígio entre os utilizadores do espaço aéreo e os Estados-membros. Já existem disposições para resolver estes litígios a nível nacional e comunitário. A Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alteração 26

Esta alteração estabelece o princípio do valor comercial dos dados operacionais. No entanto, as eventuais condições comerciais relativas ao intercâmbio de dados devem ser definidas nas medidas de aplicação relevantes e podem implicar o intercâmbio gratuito em determinados casos. A Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alterações 87, 88, 89 e 99

O objectivo destas alterações consiste em afirmar o princípio da integridade dos serviços de navegação aérea, da necessidade de estes serem assegurados por uma única organização. A Comissão não pode aceitar estas alterações por diversas razões:

- actualmente, a maior parte dos serviços “auxiliares” encontra-se, em geral, plenamente integrada na mesma organização que presta serviços de tráfego aéreo. No entanto, hoje em dia, algumas funções específicas já não são executadas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo (por exemplo, telecomunicações terra-terra e ligação de dados ar-terra). Nesses casos, os serviços são prestados com base disposições contratuais. Alguns prestadores estão igualmente a desenvolver novas abordagens cooperativas à prestação de serviços que conduzem à eliminação da fragmentação e à separação de serviços. Estas abordagens são desenvolvidas essencialmente para a prestação de serviços regionais. Podem apontar-se como exemplos destas acções

cooperativas a EAD (base de dados AIS europeia) ou a EAN (rede europeia de telecomunicações aeronáuticas). Outro exemplo de serviço separado para a navegação é o projecto Galileu;

- o regulamento destina-se a introduzir um quadro que permita e facilite aos prestadores individuais de serviços (sob iniciativa própria e controlo estatal) separarem os serviços “auxiliares” da função central dos serviços de tráfego aéreo. Isto permitir-lhes-ia, na prática, estabelecer serviços regionais, facilitaria a eliminação da fragmentação existente, bem como a promoção da consolidação (as actuais infraestruturas foram estabelecidas a nível nacional e é extremamente necessário concebê-las e implementá-las a nível regional). Estes objectivos podem ser realizados através da constituição de empresas comuns e da celebração de alianças estratégicas que permitem aos prestadores utilizar melhor os serviços mediante a optimização da afectação dos recursos em “larga escala”, obtendo assim reduções dos custos e a integração dos sistemas de gestão do tráfego aéreo;
- a criação de blocos funcionais de espaço aéreo requer flexibilidade na prestação de serviços de apoio. A actual experiência nórdica (criação de um bloco de espaço aéreo abrangendo o espaço aéreo superior da Dinamarca, Suécia, Finlândia e Noruega) constitui um exemplo disto (tal como o Centro de Controlo de Maastricht – UAC). Estas entidades para a prestação de serviços de tráfego aéreo a nível regional baseiam-se nos serviços já prestados pelos actuais prestadores de serviços (no que se refere à infraestrutura, em especial, os serviços de comunicação, navegação e vigilância);
- o requisito de organização dos serviços de navegação aérea por um organismo integrado perpetua a situação actual, pondo em risco os progressos no desenvolvimento e utilização de novas tecnologias, a maioria das quais tem uma natureza transfronteiriça e está mais ligada aos serviços regionais do que aos nacionais. Impossibilitar esse progresso através da consagração do conceito de “organismo integrado” privaria a Comunidade da possibilidade concreta de assumir a liderança no mercado das tecnologias de gestão do tráfego aéreo;
- não se justificam preocupações com o impacto da separação dos serviços na segurança. Se um prestador de serviços pretender utilizar os serviços de outro prestador, definirá e controlará os serviços “auxiliares” dos quais dependerá através da especificação das condições técnicas e operacionais e do controlo da qualidade. Além disso, tal prestação estará sob o controlo estrito da autoridade supervisora nacional. Por fim, será possível controlar a aplicação das normas de segurança uma vez que os serviços de apoio (tais como os serviços de comunicação, navegação e vigilância) devem igualmente ser objecto de autorização.

4. PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À ORGANIZAÇÃO E UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO NO CÉU ÚNICO EUROPEU (2001/0236(COD))

4.1. Alterações aceites na íntegra

- Alterações 38, 44, 45, 52, 54 e 62

Estas alterações esclarecem ou melhoram o texto do regulamento através do reforço da referência às condições operacionais (38, 44, 54, 62) e à segurança (45, 52, 53). A Comissão aceita estas alterações.

4.2. Alterações aceites em princípio mas não na sua formulação

- Alteração 36

Esta alteração introduz uma referência à necessidade de uma interface adequada entre a Comunidade e os países vizinhos da rede de gestão do tráfego aéreo. Este princípio pode ser aceite desde que não implique um requisito exclusivo.

- Alteração 42

Esta alteração qualifica as normas de segurança com a utilização do adjectivo “máxima”. Isto poderia suscitar problemas de interpretação já que as normas de segurança deverão ser fixadas ao nível adequado. Por conseguinte, a Comissão pode aceitar a alteração na condição da sua reformulação.

- Alteração 48

Esta alteração fixa um prazo de cinco anos para o alargamento ao espaço aéreo inferior do conceito de região de informação de voo única. A Comissão prefere um período de três anos mas pode aceitar a associação desse princípio aos resultados da aplicação do conceito em causa no espaço aéreo superior.

- Alteração 49

O objectivo desta alteração consiste em reflectir as situações decorrentes dos mandatos da ICAO aos Estados para a gestão do espaço aéreo sobre as águas internacionais. A Comissão pode aceitar a alteração com uma reformulação.

- Alteração 64

Esta alteração, que propõe a instituição de um grupo consultivo do sector com um papel institucional, afectaria o direito de iniciativa da Comissão. A Comissão reconhece a necessidade de as partes interessadas contribuírem para a aplicação da reforma. Por conseguinte, pode aceitar que o princípio da consulta do sector seja expresso num considerando. Esse princípio é igualmente estabelecido mais detalhadamente no artigo 14º da proposta de regulamento relativo à interoperabilidade da rede de gestão do tráfego aéreo.

4.3. Alterações parcialmente aceites, com ou sem modificações de redacção

- Alteração 37

A alteração 37 especifica o papel do Eurocontrol na criação de blocos funcionais de espaço aéreo. Não se põe em causa o princípio de o Eurocontrol desempenhar o papel de interface e consultor no processo de definição dos blocos funcionais de espaço aéreo. No entanto, esse papel não pode ser levado ao extremo de as soluções serem ditadas por essa Organização, devendo ser tidas em conta as responsabilidades de todas as partes envolvidas.

- Alterações 39, 43 e 55

Estas alterações visam esclarecer os princípios que orientam a definição da rede de rotas. A Comissão aceita esses princípios. No que se refere à alteração 55, a referência ao Eurocontrol não é adequada, uma vez que impõe uma obrigação relativamente a uma organização internacional que está fora da jurisdição da Comunidade. A Comissão não pode apoiar esta referência.

- Alteração 40

O objectivo desta alteração é referir a cooperação civil-militar a nível nacional e internacional. Quanto a esta última, a Comissão prefere que seja feita referência à União Europeia para indicar que as soluções adequadas podem ser encontradas ao abrigo das disposições do segundo pilar.

- Alteração 41

Esta alteração realça o papel do Eurocontrol, nomeadamente do Organismo Central de Gestão do Fluxo do Tráfego Aéreo, no processo de gestão do fluxo do tráfego aéreo. A Comissão pode aceitar uma formulação mais centrada na natureza operacional desse organismo. No que se refere às sanções, estas já estão previstas na proposta de regulamento que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.

- Alteração 47

Esta alteração destina-se a fazer depender de requisitos operacionais o nível da divisão entre o espaço aéreo superior e o espaço aéreo inferior. A Comissão considera necessário um nível de divisão comum para harmonizar e coordenar procedimentos. Não obstante, pode aceitar que os requisitos operacionais permitam desvios marginais relativamente a esse nível comum.

4.4. Alterações rejeitadas

- Alteração 46

Esta alteração estabelece um prazo para a criação da região superior de informação de voo europeia (EUIR). A criação da EUIR deverá ter início após a adopção do presente regulamento e é independente da criação dos blocos funcionais de espaço aéreo. A Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alteração 50

Esta alteração é supérflua uma vez que repete critérios já especificados no nº 2 do artigo 5º. Como tal, não é aceitável.

- Alteração 51

Esta destina-se a introduzir o mecanismo de resolução de litígios no caso de os Estados-Membros entrarem em conflito sobre a definição dos blocos funcionais de espaço aéreo (transfronteiriços). A arbitragem entre os Estados-Membros sobre essa definição terá provavelmente lugar no âmbito do procedimento de comitologia. Como tal, esta alteração não é aceitável.

- Alteração 56

Esta alteração sugere que o processo de configuração do espaço aéreo é desenvolvido a nível central. Na realidade, o processo de definição da configuração do espaço aéreo e a programação de rotas é normalmente desenvolvido a nível local e coordenado a nível central. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alterações 57 e 59

Estas alterações reforçam as disposições relativas à cooperação civil-militar. No entanto, a redacção sugerida é excessivamente rigorosa e pode repercutir-se na competência dos Estados-Membros no que se refere a questões de defesa. Como tal, estas alterações não são aceitáveis.

- Alteração 58

Esta alteração faz depender o conceito de utilização flexível do espaço aéreo de regras de gestão do fluxo do tráfego aéreo. A Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alterações 60, 61 e 63

Estas alterações destinam-se a introduzir referências ao Eurocontrol. Apesar de a Comissão se congratular com a participação do Eurocontrol na realização do céu único europeu, não é apropriado fazer estas referências à Organização que se traduzem pela imposição de uma obrigação a uma organização internacional. No que se refere à alteração 61, convém salientar que, actualmente, não existem regras a nível do Eurocontrol relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo. A Comissão não pode apoiar esta referência.

5. PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À INTEROPERABILIDADE DA REDE EUROPEIA DE GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO (2001/0237(COD))

5.1. Alterações aceites na íntegra

- Alterações 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 e 74

Estas alterações esclarecem ou melhoram o texto do regulamento através do reforço da referência à segurança e à necessidade de consulta das partes interessadas. A Comissão aceita estas alterações.

5.2. Alterações aceites em princípio mas não na sua formulação

- Alteração 73

Esta alteração, que propõe a instituição de um grupo consultivo do sector com um papel institucional, afectaria o direito de iniciativa da Comissão. A Comissão reconhece a necessidade de as partes interessadas contribuírem para a aplicação da reforma. Por conseguinte, pode aceitar que o princípio da consulta do sector seja expresso num considerando. Este princípio encontra-se igualmente previsto de forma mais pormenorizada no artigo 14º da presente proposta de regulamento.

- Alteração 76

Esta alteração salienta a necessidade da análise sistemática de incidentes. A Comissão pode aceitar este princípio. Todavia, considera que não é apropriado inclui-lo neste artigo do regulamento. Eventualmente, este princípio deveria constar das regras de execução e normas associadas.

5.3. Alterações rejeitadas

- Alteração 66

Esta alteração faz referência à Agência Europeia para a Segurança da Aviação, à qual incumbirá completar os requisitos de interoperabilidade definidos no presente regulamento através da aprovação de requisitos de segurança para os equipamentos de bordo. A Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alteração 75

Esta alteração destina-se a assegurar a participação dos utilizadores de sistemas na definição de sistemas. Contudo, alguns destes utilizadores (tal como os controladores) não são os intervenientes adequados para todas as fases do processo de desenvolvimento. Por exemplo, a fase de concepção é da responsabilidade de engenheiros, que utilizam como base os requisitos formulados pelos controladores. A Comissão não pode aceitar esta alteração.

- Alterações 77, 78 e 79

Estas alterações não são necessárias uma vez que repetem os requisitos essenciais já previstos no anexo II, parte A, ponto 3. A Comissão não pode aceitar estas alterações.

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado⁶,

Considerando o seguinte:

- (1) A realização da política comum de transportes exige um sistema de transporte aéreo eficaz que permita o funcionamento seguro e regular de serviços de transporte aéreo e que facilite, conseqüentemente, a livre circulação de mercadorias, de pessoas e de 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, do tráfego aéreo e das correntes de tráfego, com base nos trabalhos do Grupo de Alto Nível sobre o céu único europeu organizado 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 serviços de navegação aérea que permitam uma utilização óptima do espaço aéreo europeu, bem como um nível uniforme elevado de segurança da circulação aérea, em conformidade com a missão de interesse económico geral dos prestadores de serviços de navegação aérea.

³ JO C

⁴ JO C

⁵ JO C

⁶ JO C

- (4) O desenvolvimento dos serviços de navegação aérea deve respeitar os objectivos gerais de segurança e de eficácia, em conformidade com os princípios estabelecidos pela Convenção relativa à aviação civil internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944.
- (5) Por todos estes motivos, e tendo em vista o alargamento do céu único a um maior número de Estados europeus, a Comunidade deve fixar objectivos comuns e elaborar um programa de acção que mobilize os esforços comunitários, dos Estados-Membros e dos diferentes agentes económicos para realizar um espaço aéreo europeu único, o céu único, tendo em conta os desenvolvimentos em curso no âmbito da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol).
- (6) Deve ser prosseguida uma cooperação civil-militar, indispensável para a utilização eficaz do espaço aéreo, através do recurso, se possível, aos quadros de cooperação existentes e aos instrumentos adequados no que se refere a todas as questões relativas à circulação aérea e aos serviços de navegação aérea para fins exclusivamente militares.
- (7) A aplicação de uma regulamentação à escala comunitária deve permitir a optimização da utilização do espaço aéreo no seu conjunto e as prestações dos serviços de navegação aérea.
- (8) Esta regulamentação deve abranger a organização e utilização do espaço aéreo, bem como os procedimentos conexos, a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os aspectos económicos, equipamentos e sistemas da navegação aérea, bem como os procedimentos conexos.
- (9) O controlo do tráfego aéreo é um serviço de interesse geral que se destina a proteger os utilizadores do transporte aéreo e dos residentes de zonas afectadas por aeronaves que as sobrevoam. Por conseguinte, tal função deve ser exercida de acordo com as normas mais rigorosas em matéria de responsabilidade e competência.**
- (10)** A utilização do espaço aéreo deve ser organizada e gerida de forma eficaz, em absoluta segurança, para responder às necessidades dos utilizadores civis e militares e permitir uma repartição equitativa dos recursos entre todos os utilizadores.
- (11)** A prestação de serviços de navegação aérea deve assegurar um nível uniforme elevado de segurança da circulação aérea que deles depende. A prestação dos serviços de navegação aérea deve ser optimizada para garantir a melhor utilização dos recursos europeus no espaço aéreo.
- (12)** As soluções práticas e operacionais devem assegurar e aumentar o nível de segurança, a capacidade global do sistema e a utilização total e eficaz das capacidades disponíveis.
- (13)** Determinadas medidas necessárias à realização do céu único europeu requerem o exercício das competências de execução da Comissão, em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁷, tendo em vista

⁷ JO L 184 de 17.7.1999, p.23.

objectivos de eficácia e de rapidez. A criação do céu único europeu implica, por conseguinte, o estabelecimento de um mecanismo de cooperação com os Estados-Membros através da instituição de um comité composto por representantes dos Estados-Membros que permita integrar os interesses civis e militares e associar os peritos externos.

- (14) No processo de realização do céu único europeu a Comunidade deverá, se necessário, desenvolver o mais elevado nível de cooperação possível com o Eurocontrol de forma a garantir, em especial, sinergias em matéria regulamentar e abordagens coerentes e a evitar duplicações entre as duas organizações.** Enquanto se aguarda a conclusão das negociações de adesão da Comunidade ao Eurocontrol, que continua a ser um elemento importante para a realização de um espaço aéreo pan-europeu, a Comissão pode celebrar os acordos necessários para permitir ao Eurocontrol contribuir para a preparação da legislação comunitária sobre a navegação aérea na Europa.
- (15)** É conveniente alargar a realização do céu único europeu a países terceiros, quer no quadro da participação da Comunidade nos trabalhos do Eurocontrol, sob reserva da adesão da Comunidade a esta organização internacional, quer através dos acordos celebrados pela Comunidade com os países terceiros.
- (16)** É necessário prever mecanismos de assistência à Comissão no exercício das suas actividades de acompanhamento e controlo para a realização do céu único europeu, de forma eficaz e regular, utilizando, nomeadamente, as competências dos Estados-Membros e do Eurocontrol.
- (17)** O desempenho do sistema global dos serviços de navegação aérea a nível europeu deve ser constantemente avaliado para verificar a eficácia das medidas adoptadas e sugerir novas medidas.
- (18) No interesse geral da segurança das operações e com o objectivo de garantir a aplicação do presente regulamento, deverá haver uma escala de sanções efectivas, proporcionais e dissuasoras contra as companhias aéreas e os prestadores de serviços que infringjam o disposto no presente regulamento.**
- (19)** Os parceiros sociais ~~podem ser~~ **deverão ser** informados e consultados **da forma adequada** 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 europeu⁸ pode igualmente ser consultado.
- (20) As associações de utilizadores do espaço aéreo, prestadores de serviços de navegação aérea e da indústria aeronáutica deverão ser informadas e consultadas sobre todas as medidas relativas aos aspectos técnicos da realização do céu único europeu.**
- (21)** A elaboração das medidas necessárias para a realização do céu único europeu requer consultas alargadas aos ~~parceiros industriais envolvidos~~ **a todos os agentes económicos e sociais** envolvidos.

⁸ JO L 225 de 12.08.1998, p.27.

(22) É conveniente avaliar o impacto das medidas adoptadas em aplicação do presente regulamento à luz dos relatórios que devem ser regularmente apresentados pela Comissão.

(23) Dado que os fins da acção prevista, ou seja, a definição do quadro para a realização do céu único europeu, não podem ser suficientemente preenchidos pelos Estados-Membros em virtude da dimensão transnacional desta acção podendo, conseqüentemente, ser melhor preenchidos a nível comunitário, assegurando, simultaneamente, a adopção de modalidades de aplicação que tenham em conta as especificidades locais, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Objectivo

O presente regulamento destina-se a criar, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2004, um espaço aéreo europeu concebido e gerido como um espaço único, que ofereça condições óptimas de segurança e de eficácia global da circulação aérea na Comunidade e que assegure um nível de capacidade que responda às necessidades dos utilizadores civis e militares. Este espaço único é a seguir designado céu único europeu.

O presente regulamento especifica as orientações gerais que presidem à criação do céu único europeu e identifica os domínios de intervenção da Comunidade, bem como os meios necessários, em termos de estruturas, procedimentos e recursos, para a criação do céu único europeu, tendo em conta **as necessidades dos Estados-Membros em termos de defesa, e a missão do Eurocontrol de criação de um espaço aéreo pan-europeu.**

A aplicação das orientações referidas no segundo parágrafo traduz-se pela adopção de uma regulamentação comum em matéria de segurança e de desempenho dos serviços de navegação aérea, através de mecanismos que permitam a melhor utilização do espaço aéreo a nível comunitário e do envolvimento de todos os agentes económicos e sociais interessados.

A decisão relativa às medidas para a criação de um céu único europeu será tomada o mais depressa possível, de modo a que os primeiros efeitos benéficos se façam sentir antes do final de 2004.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) "serviços de navegação aérea", o conjunto dos serviços de controlo do tráfego aéreo, incluindo os serviços subordinados para o fornecimento das infraestruturas **e das actividades** de comunicação, navegação **aérea** e vigilância, os serviços meteorológicos destinados aos utilizadores do espaço aéreo, os serviços de

investigação e salvamento, bem como os serviços de informação aeronáutica, sendo todos estes serviços fornecidos aos utilizadores do espaço aéreo durante todas as fases de voo;

- b) “prestadores de serviços de navegação aérea”, qualquer entidade pública ou privada, **de acordo com a opção dos Estados-Membros**, responsável pela exploração e gestão dos serviços de navegação aérea, **no quadro das missões de interesse geral que lhe são atribuídas**;
- c) "**tráfego aéreo**", o conjunto dos movimentos das aeronaves civis e das aeronaves do Estado, incluindo as aeronaves militares, das autoridades aduaneiras e das forças policiais;
- d) "utilizadores do espaço aéreo", o conjunto das aeronaves civis e das aeronaves do Estado, incluindo as aeronaves militares, das autoridades aduaneiras e das forças policiais;
- e) "Eurocontrol", a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, instituída pela Convenção Internacional de 13 de Dezembro de 1960⁹.

Artigo 3º

Domínios de intervenção da Comunidade

1. As medidas necessárias para a realização do céu único europeu serão estabelecidas, assegurando, simultaneamente, um nível máximo de segurança para a navegação aérea, nos seguintes domínios:
 - a) a organização e utilização do espaço aéreo e procedimentos conexos;
 - b) a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os aspectos económicos;
 - c) os equipamentos e sistemas para a navegação aérea e procedimentos conexos.
2. As medidas mencionadas no nº 1 destinam-se a definir os objectivos e, se necessário, os meios que permitem a sua realização para assegurar o respeito do interesse público.

Artigo 4º

Organização e utilização do espaço aéreo

As medidas relativas à organização e utilização do espaço aéreo obedecerão aos seguintes princípios:

- a) Tratamento do espaço aéreo ~~sobre o território da Comunidade~~ **sob a responsabilidade dos Estados-Membros** como um recurso comum que constitua um continuum;

⁹ Convenção alterada pelo Protocolo de Emenda de 12 de Fevereiro de 1981 e revista pelo Protocolo de 27 de Junho de 1997.

- b) Utilização flexível do espaço aéreo, ou seja, sem segmentação permanente e optimização da duração das segmentações provisórias para fins militares;
- c) disponibilização de um nível de capacidade suficiente para dar resposta à procura;**
- d)** Realização da maioria dos voos em linha recta entre os pontos de partida e de destino ou seguindo o itinerário mais próximo desta linha recta, **voos esses que deverão poder ser efectuados ao seu nível óptimo**, observando simultaneamente as exigências de segurança **e de defesa, de poupança energética, de** protecção do ambiente e **de** gestão **mais eficaz** dos fluxos de tráfego aéreo;
- e)** Repartição do espaço aéreo entre sectores de controlo do tráfego aéreo em função, prioritariamente, das exigências operacionais;
- f)** **Planificação e gestão do fluxo de tráfego aéreo que permita a fluidez e a flexibilidade do tráfego aéreo e garanta a melhor utilização das capacidades disponíveis.**

Artigo 5º

Prestação de serviços de navegação aérea

As medidas relativas à prestação de serviços de navegação aérea obedecerão aos seguintes princípios:

- (a) Separação das funções de definição e controlo da aplicação da regulamentação referida no artigo 1º da exploração dos serviços de navegação aérea abrangidos pela referida regulamentação;
- (b) Consulta formal e periódica dos utilizadores do espaço aéreo pelos prestadores de serviços de navegação aérea sobre as modalidades e custos desses serviços por forma a assegurar a integração das necessidades desses utilizadores ~~na definição,~~ **aquando da prestação** dos referidos serviços;
- (c) Garantia da transparência adequada dos serviços de navegação aérea pelos prestadores de serviços de navegação aérea, através da publicação das contas financeiras e de relatórios anuais **e de indicadores de desempenho**, bem como da realização de auditorias independentes regulares a tais serviços;
- (d) Harmonização da exploração dos serviços de navegação aérea para assegurar a integração e a coerência das operações dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo e dos aeroportos;
- (e) Reforço da cooperação entre os prestadores civis e militares de serviços de navegação aérea, facilitando, em especial, a constituição de agrupamentos de dois ou mais prestadores de serviços;
- (f) Promoção da cooperação entre os prestadores civis e militares dos serviços de navegação aérea;

- (g) Criação simultânea de novos serviços para todos os intervenientes nos Estados-Membros em causa;
- (h) Comunicação de todos os dados relativos à situação dos voos durante todas as fases de voo pelos prestadores de serviços de navegação aérea para facilitar a exploração desses serviços, devendo o acesso a estes dados ser aberto a todos os intervenientes de forma não discriminatória, sem prejuízo das exigências de segurança;
- (i) Promoção da melhoria da eficácia da prestação de serviços de navegação aérea, bem como das prestações de serviços que libertem as capacidades correspondentes às necessidades europeias através da regulamentação económica;
- (j) Desenvolvimento de mecanismos de incentivo da eficácia para promover novos investimentos neste sector e recompensar a prestação de serviços **de elevados padrões de segurança e de qualidade** em tempo útil que satisfaçam a procura dos utilizadores do espaço aéreo;

Artigo 6º

Equipamentos e sistemas para a navegação aérea

As medidas relativas aos equipamentos e sistemas para a navegação aérea obedecerão aos seguintes princípios:

- (a) Adopção de soluções técnicas e operacionais que permitam uma planificação e um funcionamento unificado do sistema europeu, incluindo a interoperabilidade;
- (b) Promoção da introdução de novas soluções técnicas e operacionais para a navegação aérea através da realização do céu único europeu, **sempre que essas soluções venham aumentar a protecção e a segurança, assim como a eficácia e/ou a capacidade**;
- (c) Desenvolvimento e validação de soluções técnicas e operacionais **conformes com programas desenvolvidos com base em normas internacionais avançadas**, que respondam a necessidades comuns dos utilizadores do espaço aéreo e tenham em conta as necessidades desses utilizadores no que se refere à escolha de rotas e perfis de voo;
- (d) **Elaboração de regulamentação sobre os equipamentos de bordo por forma a respeitar a data de aplicação.**

Artigo 7º

Comité do Céu Único

1. É instituído um Comité, designado Comité do Céu Único, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.
- 2. O comité do céu único estabelecerá o seu regulamento interno.**
- 3.** Cada Estado-Membro designará dois representantes e dois suplentes.

- 4.** Os países terceiros partes de acordos aéreos celebrados com a Comunidade serão associados aos trabalhos do Comité, de acordo com as modalidades estabelecidas em tais acordos.

Artigo 8º

Relações com países terceiros

Ao elaborar as medidas adoptadas em aplicação do presente regulamento, a Comissão esforçar-se-á por garantir a possibilidade de alargar o céu único europeu aos Estados não membros da Comunidade, quer no âmbito de acordos bilaterais celebrados com os países terceiros, quer no âmbito de Eurocontrol.

Artigo 9º

Relação entre a Comissão e o Eurocontrol

Na elaboração das regras de aplicação das medidas mencionadas no artigo 3º, a Comissão esforçar-se-á, se necessário, por obter a ajuda do Eurocontrol para os aspectos técnicos das mesmas, no que se refere a matérias para as quais a Organização tenha competências relevantes.

Artigo 9º 10º

Acompanhamento e controlo

1. As medidas adoptadas em conformidade com o artigo 3º definirão os mecanismos apropriados para assistir a Comissão na sua função de acompanhamento e controlo, de aplicação destas medidas, incluindo a fixação das competências técnicas civis e militares.
2. Os métodos de acompanhamento e controlo basear-se-ão nos relatórios regulares dos prestadores de serviços de navegação aérea sobre a aplicação das medidas adoptadas.

Artigo 11

Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão um regime de sanções para as infracções ao disposto no presente regulamento e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas sanções. As sanções assim previstas serão eficazes, proporcionais e dissuasivas.

Artigo ~~10~~ 12^o

Análise das prestações

A Comissão velará pela análise e comparação das prestações da navegação aérea, nomeadamente através do envolvimento da Comissão de Análise das Prestações do Eurocontrol.

A Comissão assegurará a difusão das melhores práticas à escala da Comunidade.

Artigo ~~11~~ 13^o

Avaliação do impacto

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de cinco em cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento e, pela primeira vez, o mais tardar em 30 de Junho de 2005, um relatório de avaliação sobre a realização do céu único europeu.

Para a elaboração desse relatório, a Comissão pode pedir o parecer do Comité do Céu Único.

O relatório conterá uma avaliação dos resultados alcançados pelas medidas adoptadas em aplicação do presente regulamento ~~nos diferentes domínios de intervenção~~, **incluindo informações adequadas sobre a evolução no sector, nomeadamente no que respeita aos aspectos económicos, sociais, laborais e tecnológicos, bem como à qualidade de serviço, e tendo em conta os objectivos iniciais e as necessidades futuras.**

Artigo ~~12~~ 14^o

Cláusula de salvaguarda

O presente regulamento não obsta à adopção ou aplicação, pelos Estados-Membros, de medidas justificadas em caso de graves perturbações internas que afectem a ordem pública, em caso de guerra ou de tensão internacional grave que constitua ameaça de guerra, ou para fazer face a compromissos assumidos pelos Estados-Membros para a manutenção da paz e da segurança internacional.

Artigo ~~13~~ 15^o

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁰,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹²,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado¹³,

Considerando o seguinte:

- (1) Os Estados-Membros reestruturaram, em diferentes graus, os prestadores de serviços de navegação aérea nacionais, aumentando o seu nível de autonomia e a liberdade de prestação de serviços. A necessidade de assegurar a satisfação de requisitos mínimos de interesse público torna-se cada mais premente neste novo cenário.
- (2) O relatório do Grupo de Alto Nível sobre o céu único europeu confirmou a necessidade de dispor de regras a nível comunitário para distinguir a regulação da prestação de serviços e para introduzir um sistema de autorizações **destinado a preservar os requisitos inerentes ao interesse público, primordialmente em termos de segurança**, e um mecanismo de tarifação com o objectivo de promover a relação custo-eficácia.
- (3) O Regulamento (CEE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴ estabelece o quadro para a criação do céu único europeu.
- (4) Para criar o céu único europeu, deverão ser adoptadas medidas destinadas a garantir a prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea de forma coerente com a organização e utilização do espaço aéreo, tal como previsto no Regulamento (CE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho [relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu]¹⁵. É importante organizar de forma

¹⁰ JO C

¹¹ JO C

¹² JO C

¹³ JO C

harmonizada a prestação de tais serviços para responder adequadamente às necessidades dos utilizadores do espaço aéreo e garantir a segurança e eficiência do tráfego aéreo.

- (5) O controlo da observância dos requisitos comunitários pelos prestadores de serviços de navegação aérea e por outros operadores envolvidos na mesma actividade compete principalmente aos Estados-Membros. Para tal, as autoridades que exercem esse controlo devem ser suficientemente independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea.
- (6) Os Estados-Membros devem confiar a organizações reconhecidas **e dotadas de competência técnica** a verificação e certificação do cumprimento dos requisitos comunitários pelos prestadores de serviços de navegação aérea e por outros operadores envolvidos na mesma actividade.
- (7) O bom funcionamento do sistema de transporte aéreo pressupõe igualmente que os prestadores de serviços de navegação aérea assegurem níveis de segurança uniformes e elevados. **A implementação de requisitos de segurança deve processar-se sem prejuízo do papel e das responsabilidades da Agência Europeia para a Segurança da Aviação que, na perspectiva da criação do céu único europeu, carecem de uma definição mais clara a longo prazo.**
- (8) Deviam ser propostas soluções para ultrapassar a falta de controladores através da melhoria **e da harmonização** dos procedimentos de **selecção**, formação, **autorização**, **avaliação** e de concessão de licenças, e ~~através da harmonização de tais procedimentos a nível comunitário~~ **do reconhecimento mútuo de licenças e do desenvolvimento de programas de recrutamento.**
- (9) A Comissão deve acompanhar o desenvolvimento de programas de recrutamento pelos Estados-Membros para determinar se será necessário prestar apoio comunitário para o desenvolvimento destes programas.**
- (10)** Deverá ser estabelecido um sistema comum de autorização de serviços de navegação aérea que constituirá uma forma de definir pormenorizadamente os direitos e obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, garantindo, simultaneamente, a continuidade da prestação de serviços.
- (11)** O sistema de autorizações devia proporcionar os meios para controlar o acesso à actividade e ter em conta a necessidade de facilitar a introdução de novos serviços e de novas modalidades de prestação de serviços. Por conseguinte, as autorizações deveriam proporcionar o controlo mais adequado compatível com o cumprimento dos requisitos aplicáveis. É igualmente importante definir requisitos não discriminatórios no que se refere à localização e controlo dos prestadores de serviços, especialmente dos serviços de tráfego aéreo, que solicitam a autorização.
- (12)** As condições associadas às autorizações são necessárias para alcançar objectivos de interesse público, em benefício dos utilizadores do espaço aéreo e dos passageiros do transporte aéreo. Tais condições deviam ser objectivamente justificadas e deviam ser

¹⁴ JO L

¹⁵ JO L

não discriminatórias, proporcionais, transparentes **e compatíveis com as normas internacionais aplicáveis.**

- (13)** A harmonização das condições associadas às autorizações e dos procedimentos de concessão de autorizações devia facilitar consideravelmente a prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade.
- (14)** Devia ser concedido um período razoável de tempo aos actuais prestadores de serviços de navegação aérea para se adaptarem aos requisitos do novo sistema de autorizações.
- (15)** As autorizações devem ser reciprocamente reconhecidas por todos os Estados-Membros para que os prestadores de serviços de navegação aérea possam exercer as suas actividades em Estados-Membros diversos daqueles em que obtiveram as suas autorizações, dentro dos limites ditados pelos imperativos de segurança.
- (16)** Com o objectivo de facilitar a circulação segura do tráfego aéreo através das fronteiras dos Estados-Membros, no interesse dos utilizadores do espaço aéreo e dos seus passageiros, o sistema de autorizações devia prever um quadro que permita aos Estados-Membros designarem prestadores de serviços para a prestação de serviços de tráfego aéreo, independentemente do local em que tenham sido autorizados.
- (17)** A prestação dos serviços ~~auxiliares~~, de **comunicação, navegação aérea e vigilância**, meteorológicos e de informação aeronáutica devia ser organizada em condições de mercado, tendo simultaneamente em conta as especificidades de tais serviços **e a manutenção de um nível elevado de segurança.**
- (18)** A cooperação entre os prestadores de serviços, utilizadores do espaço aéreo e outros operadores devia ser reforçada numa base contratual.
- (19)** Os prestadores de serviços de tráfego aéreo deviam estabelecer e manter uma cooperação estreita com as autoridades militares responsáveis pelas actividades susceptíveis de afectar o tráfego aéreo através da celebração dos acordos adequados.
- (20)** A contabilidade dos prestadores de serviços de navegação aérea deve ser o mais transparente possível. Para tal, cada serviço e centro de controlo deve ter uma contabilidade separada.
- (21)** A introdução de princípios e condições harmonizadas de acesso aos dados operacionais deve facilitar a prestação de serviços de navegação aérea e as operações dos utilizadores do espaço aéreo e dos aeroportos, ao abrigo de um novo regime.
- (22)** As condições de tarifação aplicáveis aos utilizadores do espaço aéreo devem ser justas e transparentes.
- (23)** As taxas de utilização devem constituir uma contrapartida das estruturas e serviços oferecidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Pela sua natureza, tais serviços e estruturas só podem ser oferecidas pelos próprios prestadores de serviços de navegação aérea. Atendendo a esta situação de monopólio, o nível das taxas de utilização deve estar associado aos custos decorrentes da oferta de tais estruturas e serviços, tendo em conta o objectivo de eficiência económica, **e mantendo ao mesmo tempo um elevado nível de segurança.**

- (24) Os utilizadores do espaço aéreo não devem ser objecto de tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.
- (25) Os prestadores de serviços de navegação aérea oferecem um determinado número de estruturas e serviços directamente relacionados com a exploração de aeronaves, cujos custos devem poder cobrir de acordo com o princípio do "utilizador-pagador", ou seja, o utilizador do espaço aéreo deve suportar os custos que impõe no local de utilização ou o mais perto possível deste.
- (26) A aplicação deste princípio é importante para garantir a transparência dos custos inerentes a tais serviços ou estruturas. Por conseguinte, todas as alterações do sistema ou do nível das taxas devem ser explicadas aos utilizadores do espaço aéreo. Essas alterações e os investimentos propostos pelos prestadores de serviços de navegação aérea devem ser explicados no quadro de intercâmbios de informação entre os seus organismos de gestão e os utilizadores do espaço aéreo.
- (27) Deve ser prevista a possibilidade de modular as taxas contribuindo para a maximização da capacidade global do sistema. Os incentivos financeiros constituem uma forma útil de acelerar a introdução de equipamentos de terra ou de bordo que aumentem a capacidade, de recompensar níveis de desempenho elevados ou compensar inconvenientes decorrentes da escolha de rotas menos desejáveis.
- (28) No contexto das receitas geradas para garantir uma razoável rentabilidade do activo, e em articulação directa com as poupanças resultantes de melhorias de eficiência, deverá ser igualmente possível criar uma reserva destinada a evitar um súbito aumento das taxas impostas aos utilizadores do espaço aéreo em períodos de nível de tráfego reduzido.**
- (29) A Comissão deve examinar a viabilidade da concessão de assistência financeira temporária a medidas destinadas a aumentar a capacidade do sistema europeu de controlo do tráfego aéreo na sua globalidade.
- (30) A definição e imposição de taxas aos utilizadores do espaço aéreo deve ser objecto de uma análise constante da Comissão, com a participação da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol), em cooperação com as autoridades supervisoras nacionais e os utilizadores do espaço aéreo.
- (31) O desempenho do sistema de serviços de navegação aérea na sua globalidade a nível europeu necessita de ser constantemente avaliado, **tendo em devida conta a manutenção de um elevado nível de segurança**, para controlar a eficácia das medidas adoptadas e propor novas medidas.
- (32) Devido à natureza particularmente sensível das informações relativas aos prestadores de serviços, as autoridades supervisoras nacionais não devem divulgar as informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, sem prejuízo da instituição de um sistema destinado a controlar e publicar o desempenho dos prestadores de serviços.
- (33) As associações de utilizadores do espaço aéreo, prestadores de serviços de navegação aérea e da indústria aeronáutica deverão ser informadas e consultadas, da forma adequada, sobre todas as medidas relativas aos aspectos técnicos da realização do céu único europeu.**

(34) Dado que os fins da acção prevista, ou seja, a promoção da prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea, não podem ser suficientemente preenchidos pelos Estados-Membros, em virtude da dimensão transnacional desta acção, podendo ser melhor alcançados ao nível comunitário, garantindo-se, simultaneamente, que os procedimentos de aplicação tenham em conta as especificidades locais, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os objectivos.

(35) A maioria das medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento são de âmbito geral, na acepção do disposto no artigo 2º 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 Comissão¹⁶, devendo, conseqüentemente, ser adoptadas através da aplicação do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da referida decisão. Todavia, em conformidade com a alínea c) do artigo 2º daquela Decisão, algumas medidas deverão ser adoptadas através da aplicação do procedimento consultivo previsto no artigo 3º da referida decisão,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável à prestação de serviços de navegação aérea para a aviação civil, incluindo serviços de tráfego aéreo, serviços meteorológicos, serviços de busca e salvamento e serviços auxiliares que fornecem infraestruturas de comunicação, navegação e vigilância, bem como serviços de informação aeronáutica especificados no Anexo I, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) nº XXX/XX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu].

Artigo 2º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, as definições previstas no artigo 2º do Regulamento (CEE) nº XX/XX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu] aplicam-se.

As definições seguintes aplicam-se igualmente:

- a) "autoridade supervisora nacional", o organismo ou organismos nomeados por um Estado-Membro para supervisionar os prestadores de serviços de navegação aérea;

¹⁶ JO L 184 de 17.7.1999, p.23.

- b) "organização reconhecida", um organismo de direito público ou privado, reconhecido em conformidade com o disposto no artigo 4º, que efectua trabalhos de avaliação para uma autoridade supervisora nacional;
- c) "autorização", permissão concedida por um Estado-Membro que atesta a aptidão de um prestador de serviços de navegação aérea para prestar um serviço específico;
- d) "pacote de serviços", dois ou mais serviços de navegação aérea listados no Anexo I;
- e) e) "serviços de tráfego aéreo", todos os serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de controlo do tráfego aéreo, incluindo o controlo regional, o controlo de aproximação e o controlo do aeródromo definidos no Anexo I;
- f) "designação", a nomeação, por um ou vários Estados-Membros, em conformidade com o disposto no presente regulamento, de um prestador de serviços ao qual é atribuída a responsabilidade pela prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade;
- g) "serviços auxiliares", serviços de comunicação, navegação e vigilância definidos no Anexo I;
- h) "bloco de espaço aéreo", espaço aéreo de dimensões definidas, sobre terra ou água, no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;
- i) "bloco funcional de espaço aéreo", bloco de espaço aéreo de dimensões óptimas;
- j) "dados operacionais", informações e/ou dados utilizados pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos utilizadores do espaço aéreo durante a execução das suas actividades operacionais;
- k) "taxa", o preço que reflecte os custos de exploração e de investimento dos serviços de navegação aérea e estruturas conexas.

Artigo 3º

Autoridade supervisora nacional

1. A autoridade supervisora nacional que assumirá as responsabilidades e obrigações relevantes nas condições previstas no presente regulamento será designada por cada Estado-Membro. A autoridade supervisora nacional será independente dos prestadores dos serviços de navegação aérea. Esta independência será assegurada através da separação adequada, pelo menos a nível funcional, das autoridades supervisoras nacionais e dos referidos prestadores dos serviços.
2. As autoridades supervisoras nacionais garantirão uma supervisão e aplicação adequadas do presente regulamento, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações efectuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Para este fim, a autoridade supervisora nacional efectuará as inspecções e vistorias adequadas para verificar a conformidade com as condições previstas no presente regulamento.

3. Os Estados-Membros devem informar a Comissão dos nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais e das medidas adoptadas para garantir a conformidade com o disposto no nº 1. Os Estados-Membros podem celebrar um acordo relativo ao papel de supervisão previsto no presente artigo no que se refere aos prestadores de serviços regionais.
4. Os Estados-Membros notificarão as modificações relativas às informações fornecidas em conformidade com o disposto no nº 3, no prazo de um mês a contar da sua introdução.

Artigo 4º

Organizações reconhecidas

1. As autoridades supervisoras nacionais podem decidir, no que se refere a prestadores de serviços de navegação aérea que operam sob a sua responsabilidade, recorrer a organizações reconhecidas **e dotadas de competência técnica** para a realização total ou parcial das inspecções e vistorias.
2. Os Estados-Membros só podem reconhecer as organizações que satisfazem os requisitos estabelecidos no nº 4 e que tenham apresentado às autoridades supervisoras nacionais um pedido de reconhecimento.
3. O reconhecimento por uma autoridade supervisora nacional é válido na Comunidade. As autoridades supervisoras nacionais podem confiar a realização das inspecções e vistorias mencionadas no nº 2 do artigo 3º a qualquer organização reconhecida situada na Comunidade.
4. As organizações reconhecidas satisfarão os requisitos mínimos fixados no Anexo II e conformar-se com quaisquer outras medidas definidas de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 19º, incluindo os procedimentos de reconhecimento, a sua monitorização, a relação de trabalho e a partilha da responsabilidade entre as organizações reconhecidas e as autoridades supervisoras nacionais.

Artigo 5º

Requisitos de segurança

1. As especificações regulamentares Eurocontrol sobre a segurança (ESARR) e as subsequentes alterações serão identificadas e adoptadas de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 19º. As referências de todas as ESARR serão publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.
2. O disposto no nº 1 não prejudicará o disposto no nº 2 do artigo 1º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação]¹⁷.

¹⁷ J O L

Artigo 6º

Concessão de licenças e formação de controladores

~~A mobilidade dos controladores do tráfego aéreo e a melhoria das condições de formação serão desenvolvidas~~ **Com base numa proposta da Comissão** pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho ~~com base numa proposta da Comissão~~ **adoptarão medidas, se necessário, para ultrapassar a falta de controladores e de pessoal de gestão do tráfego aéreo.**

Capítulo II

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Artigo 7º

Sistema de autorizações

1. A prestação de serviços de navegação aérea será objecto de um sistema de autorizações ~~que certificam~~ **destinadas a certificar** a aptidão dos prestadores de serviços para prestarem os referidos serviços **e a viabilizar a cooperação entre os prestadores de serviços.**
2. Os Estados-Membros assegurarão a emissão e monitorização das autorizações para a prestação de serviços de navegação aérea. As autorizações podem ser concedidas separadamente para cada serviço de navegação aérea listado no Anexo I ou para um pacote desses serviços.
3. Os Estados-Membros deverão aceitar todas as autorizações concedidas na Comunidade em conformidade com o disposto no presente artigo. Sem prejuízo de acordos e convenções internacionais de que a Comunidade seja Parte Contratante, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem ser propriedade e continuar a ser propriedade, directamente ou através de participação maioritária, dos Estados-Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros. Esses prestadores devem ser sempre efectivamente controlados pelos Estados-Membros ou seus nacionais.
4. Os prestadores de serviços de navegação aérea que satisfaçam os requisitos do sistema de autorizações terão direito a uma autorização para prestarem serviços de navegação aérea. Para esse efeito, os prestadores de serviços de navegação aérea devem dirigir-se à autoridade supervisora nacional do Estado-Membro no qual se encontra o seu principal centro de actividades e, se for caso disso, a sua sede.
5. As autorizações especificarão as condições, em termos de direitos e obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, **com particular incidência sobre a segurança,** objectivamente justificadas para realizar os objectivos do presente regulamento. As condições associadas às autorizações e os procedimentos de concessão das mesmas deverão:
 - a) ser conformes com as orientações gerais estabelecidas no Anexo III;
 - b) ser não-discriminatórios, proporcionais e transparentes;

- c) evitar qualquer conflito de interesses na gestão ou operação dos prestadores de serviços de navegação aérea e garantir o acesso equitativo a todos os utilizadores do espaço aéreo;
 - d) reflectir a natureza de interesse público dos serviços de navegação aérea.
6. O sistema de autorizações e as condições harmonizadas no que se refere aos diversos serviços de navegação aérea, bem como as condições e procedimentos relevantes referentes à concessão das referidas autorizações serão estabelecidos em conformidade com o procedimento referido nº 2 do artigo 19º.
 7. Os prestadores de serviços de navegação aérea no momento da entrada em vigor do presente regulamento continuam a estar autorizados a fazê-lo, desde que se conformem com o disposto nos números 1 a 5 num prazo de seis meses a contar da adopção das regras de aplicação relativas às autorizações, de acordo com o disposto no nº 5.
 8. Nenhum prestador de serviços de navegação aérea estabelecido na Comunidade pode ser autorizado a operar na Comunidade se não for titular da autorização adequada.

Artigo 8º

Designação de prestadores de serviços

1. A prestação de serviços de tráfego aéreo será objecto de um sistema de designação que autoriza o prestador de serviços a operar num regime de exclusividade e no âmbito de blocos de espaço aéreo específicos e define as obrigações e os requisitos de operação. Os Estados-Membros designarão os prestadores de serviços que prestam serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o seu território. Para este efeito, os Estados-Membros podem designar qualquer prestador de serviços titular de uma autorização válida na Comunidade.
2. A prestação de serviços de tráfego aéreo em blocos de espaço aéreo específicos por um prestador, no momento da entrada em vigor do presente regulamento, habilita esse prestador a ser designado para a prestação dos mesmos serviços nos mesmos blocos de espaço aéreo por um período máximo de três anos, sem prejuízo da aplicação do disposto no artigo 5º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu]. **Os prestadores de serviços de tráfego aéreo são obrigados a continuar a realizar melhoramentos de ordem operacional e de segurança.**
3. No que se refere aos serviços auxiliares, serviços meteorológicos e serviços de informação aeronáutica, a concessão de autorizações confere aos prestadores de serviços o direito de os prestarem na Comunidade, na condição de notificarem as autoridades supervisoras nacionais competentes dos Estados-Membros e a Comissão dos blocos de espaço aéreo nos quais tais serviços serão prestados.
4. Os prestadores de serviços de navegação aérea prestarão os seus serviços de forma aberta, não discriminatória e transparente. Os referidos serviços serão prestados em conformidade com as condições das autorizações e, se necessário, das designações relevantes.

5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo, definidos em conformidade com o disposto no artigo 5º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu], quando a configuração dos referidos blocos funcionais de espaço aéreo for distinta da configuração dos blocos de espaço aéreo atribuídos com base nos nºs 1 e 2 do presente artigo, os Estados-Membros designarão prestadores de serviços para a prestação de serviços de tráfego aéreo nos blocos funcionais de espaço aéreo. Quando os blocos funcionais de espaço aéreo se estenderem sobre o território de mais do que um país, os Estados-Membros em causa designarão conjuntamente os prestadores de serviços, no prazo de um mês a contar do estabelecimento do bloco funcional de espaço aéreo.

Os prestadores assim designados deverão ser imediatamente notificados à Comissão.

Artigo 9º

Relações entre os prestadores de serviços

Os prestadores de serviços de navegação aérea podem recorrer aos serviços de outros prestadores, especialmente no que se refere aos serviços auxiliares, aos serviços meteorológicos e aos serviços de informação aeronáutica. Nesse caso, os prestadores de serviços de navegação aérea devem formalizar as suas relações de trabalho através da celebração de acordos escritos ou de convénios equivalentes legalmente reconhecidos que fixem os direitos e funções específicas assumidas pelos prestadores. Esses acordos ou convénios serão conformes as disposições relevantes do presente regulamento.

Artigo 10º

Relações com as autoridades militares

1. Os **Estados-Membros** ~~prestadores de serviços de navegação aérea~~ tomarão as medidas necessárias ~~em vista à celebração de~~ **para garantir que os prestadores de serviços de navegação aérea celebrem** acordos escritos ou convénios equivalentes legalmente reconhecidos com as autoridades militares no que se refere aos blocos de espaço aéreo para os quais são designados. Estes acordos ou convénios estabelecerão as obrigações específicas de cada parte, incluindo o alcance e os procedimentos de intercâmbio de dados e de transferência de controlo na sequência da adopção das medidas referidas no artigo 12º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu]. Esses acordos ou convénios serão conformes as disposições relevantes do presente regulamento.
2. Na medida em que disponham de entidades distintas para prestar serviços de tráfego aéreo ao tráfego civil e militar, os Estados-Membros ~~informarão~~ **devem manter informada** a Comissão da forma como está organizada a cooperação entre tais entidades **e das acções empreendidas a fim de reforçar esta cooperação ou, sempre que possível, proceder à integração entre tais entidades.**

Artigo 11º

Separação contabilística

1. Independentemente do seu regime de propriedade ou forma legal, os prestadores de serviços de navegação aérea elaborarão, apresentarão para auditoria e publicarão as suas contas anuais em conformidade com as normas contabilísticas internacionais adoptadas pela Comunidade.
2. Quando prestarem um pacote de serviços, os prestadores de serviços de navegação aérea manterão, na sua contabilidade interna, contas separadas para cada serviço enumerado no Anexo I e, se necessário, contas consolidadas para outros serviços diversos dos de navegação aérea, tal como seriam obrigados a fazer caso os serviços em questão fossem prestados por empresas distintas. Quando os prestadores de serviços de tráfego aéreo operarem no âmbito de blocos funcionais de espaço aéreo devem manter, na sua contabilidade interna, contas separadas para cada centro de controlo responsável por esse bloco.
3. Os prestadores de serviços deverão informar a Comissão das regras de repartição dos activos, passivo, despesas e receitas aplicadas pelos prestadores de serviços quando elaborarem as contas separadas referidas no nº 2.
4. Os Estados-Membros ou as autoridades competentes que estes designarem, bem como a Comissão, têm direito de acesso à contabilidade dos prestadores de serviços.

Artigo 12º

Acesso e protecção de dados

1. O intercâmbio de dados operacionais entre prestadores de serviços e entre estes e os utilizadores do espaço aéreo ocorrerá em tempo útil para facilitar a satisfação das necessidades operacionais dos prestadores e dos utilizadores. **Estes dados deverão ser utilizados apenas para fins operacionais.**
2. O acesso aos dados operacionais será concedido a todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e outros operadores envolvidos, numa base não-discriminatória.
3. Cada prestador de serviços estabelecerá as condições normalizadas de acesso dos outros prestadores de serviços e utilizadores do espaço aéreo aos seus dados operacionais. As autoridades supervisoras nacionais devem aprovar essas condições normalizadas **e tomar as medidas necessárias para garantir que esses dados só sejam utilizados para fins operacionais.** Serão adoptadas, se necessário, as regras pormenorizadas relativas às referidas condições, em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 19º.

Capítulo III

SISTEMAS DE TARIFAÇÃO

Artigo 13º

Disposições gerais

Será estabelecido um sistema de tarifação dos serviços de navegação aérea, de acordo com os requisitos previstos nos artigos 14º e 15º, que contribuirá para o aumento da transparência no que se refere à determinação, imposição e cobrança de taxas aos utilizadores do espaço aéreo. Este sistema de tarifação será igualmente coerente com o disposto no artigo 15º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional **e, se for caso disso, com o acordo multilateral do Eurocontrol relativo às taxas de rota.**

Artigo 14º

Princípios gerais

1. O regime de tarifação procederá à contabilização dos custos dos serviços de navegação aérea incorridos pelos prestadores de serviços em nome dos utilizadores do espaço aéreo.

Procederá a uma repartição dos custos dos serviços de navegação aérea pelas categorias de utilizadores e ao desenvolvimento de uma política de tarifação.

2. Ao estabelecer os custos de base para a fixação das taxas, devem aplicar-se os seguintes princípios:
 - a) o custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao custo integral da prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos aos juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração;
 - b) os custos a considerar devem ser os custos avaliados relativos às estruturas e aos serviços oferecidos e utilizados em conformidade com a 24ª edição, de 1998, do plano regional de navegação aérea da ICAO, documento da região europeia nº 7754;
 - c) o custo dos diferentes serviços de navegação aérea deve ser identificado de forma separada, tal como previsto no artigo 11º;
 - d) devem ser claramente identificadas as subvenções cruzadas dos diferentes serviços de navegação aérea;
 - e) os custos que não decorrem directamente da oferta de estruturas e serviços aos utilizadores do espaço aéreo, tais como os custos ambientais, serão integrados, da forma mais adequada, nas taxas de utilização;

- f) os serviços de navegação aérea podem gerar receitas suficientes para exceder todos os custos de exploração directos e indirectos e garantir uma rentabilidade do activo razoável que contribua para os aumentos de capital necessários.
3. No que respeita as taxas aplicar-se-ão os seguintes princípios:
- a) serão fixadas taxas pela disponibilização dos serviços de navegação aérea em condições não-discriminatórias. Não deve ser estabelecida qualquer distinção entre as taxas impostas aos diferentes utilizadores do espaço aéreo pela utilização do mesmo serviço em razão da sua nacionalidade ou categoria;
 - b) as taxas devem reflectir o custo dos serviços de navegação aérea e das estruturas utilizadas pelos utilizadores do espaço aéreo que geram esse custo;
 - c) a transparência do custo de base para a determinação das taxas será garantida. Serão fixadas normas relativas ao fornecimento de informações pelos prestadores de serviços, tendo em vista a realização de análises das previsões dos prestadores, dos seus custos reais e das suas receitas. As autoridades supervisoras nacionais, os prestadores de serviços, os utilizadores do espaço aéreo, a Comissão e o Eurocontrol deverão proceder a um intercâmbio regular de informações;
 - d) as taxas devem ~~encorajar~~ **permitir** a prestação segura, eficiente e eficaz de serviços de navegação aérea ao custo mais reduzido possível **compatível com a manutenção de um elevado nível de segurança** e promover a prestação integrada de serviços. Tais taxas podem prever incentivos que consistam em prémios e penalizações financeiras aplicáveis aos prestadores de serviços de navegação aérea e/ou aos utilizadores do espaço aéreo, bem como receitas em benefício de projectos concebidos para assistir categorias específicas de utilizadores e/ou de prestadores de serviços de navegação aérea por forma a melhorar as infraestruturas colectivas de navegação aérea, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo.
4. As regras de aplicação relativas aos domínios abrangidos pelos números 1, 2 e 3 serão adoptadas em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 19º.

Artigo 15º

Análise das taxas

1. A Comissão assegurará, de forma permanente, a análise da conformidade das taxas com os princípios e regras mencionados nos artigos 13º e 14º agindo em colaboração, em especial, com as autoridades supervisoras nacionais. A Comissão pode igualmente estabelecer os mecanismos necessários para recorrer às competências do Eurocontrol.
2. A pedido de um ou mais Estados-Membros que considerem que os princípios ou as regras não foram correctamente aplicados, ou por iniciativa própria, a Comissão investigará todas as questões de não conformidade ou não aplicação dos princípios pelos prestadores de serviços. No prazo de dois meses a contar da recepção de um pedido e após consulta do Comité do Céu Único, de acordo com o procedimento

referido no n.º 3 do artigo 19.º, a Comissão adoptará uma decisão sobre a aplicação do disposto nos artigos 13.º e 14.º e sobre a possibilidade de o prestador de serviços continuar a aplicar o princípio ou regra em causa.

3. A Comissão comunicará a sua decisão aos Estados-Membros e ao prestador de serviços em causa. Os Estados-Membros podem remeter a decisão da Comissão para o Conselho, no prazo de um mês. Por maioria qualificada, no prazo de um mês, o Conselho pode adoptar uma decisão diferente.

Capítulo IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 16.º

Sistema de análise das prestações

Serão adoptadas regras pormenorizadas relativas à apresentação das informações exigidas em conformidade com o disposto no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º XXX/XX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu], em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 19.º, tendo em vista permitir a comparação e a melhoria da prestação de serviços de navegação aérea no âmbito do céu único europeu. A apresentação das referidas informações deverá:

- a) promover o desempenho global de uma rede de prestadores de serviços de navegação aérea na Comunidade;
- b) fornecer uma indicação da aptidão dos prestadores de serviços de navegação aérea para prestarem os serviços necessários;
- c) melhorar o processo de consulta entre os utilizadores do espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea;
- d) permitir a identificação e a promoção das melhores práticas, **nomeadamente através de um conjunto de indicadores de segurança.**

Artigo 17.º

Adaptação ao progresso técnico

1. Para proceder à adaptação ao progresso técnico, podem ser introduzidos ajustamentos, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 19.º:
 - a) nos anexos do presente regulamento;
 - b) na referência ao plano regional de navegação aérea da ICAO contido no n.º 2 do artigo 14.º.
2. A Comissão publicará as regras de aplicação adoptadas com base no presente regulamento no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

Artigo 18º

Confidencialidade

As autoridades supervisoras nacionais não podem revelar informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, especialmente as informações sobre os prestadores de serviços, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos.

O disposto no primeiro parágrafo não prejudica o direito de as autoridades supervisoras nacionais ordenarem a divulgação de informações quando tal seja necessário, para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcional e ter em conta os interesses legítimos dos prestadores de serviços na protecção dos seus segredos profissionais.

Além disso, o nº 1 não impede a publicação de informações sobre as condições da prestação de serviços, que não inclui informações de natureza confidencial, tal como exigido pelo artigo 16º.

Artigo 19º

Procedimentos do Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único instituído pelo artigo 7º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [*regulamento-quadro*].
2. Quando for feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigo 7º e no artigo 8º da referida decisão.

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

3. Quando for feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigo 7º e no artigo 8º da referida decisão.

Artigo 20º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Serviços de tráfego aéreo

- (1) **Controlo regional**, ou seja, o serviço de controlo do tráfego aéreo para os voos controlados dentro das regiões de controlo. O controlo do tráfego aéreo é um serviço prestado para evitar colisões entre aeronaves e entre aeronaves e obstáculos na área de manobra e para acelerar e regularizar o fluxo do tráfego aéreo.
- (2) **Controlo de aproximação**, ou seja, o serviço de controlo do tráfego aéreo para os voos controlados à chegada ou à partida.
- (3) **Controlo de aeródromo**, ou seja, o serviço de controlo do tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo.

Outros serviços

- (4) **Serviços de busca e salvamento**, ou seja, serviços destinados a assistir aeronaves em dificuldades e sobreviventes de acidentes de aeronaves.
- (5) **Serviços meteorológicos**, ou seja, serviços para prestar aos operadores, membros da tripulação dos voos, unidades de serviços de tráfego aéreo e de busca e salvamento, aeroportos e outros intervenientes na operação ou desenvolvimento da navegação aérea, as informações meteorológicas necessárias para o desempenho das suas funções.
- (6) **Serviços de informação aeronáutica**, ou seja, serviços prestados com o objectivo de assegurar o fluxo de informação necessário para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea internacional.

Serviços auxiliares

- (7) **Serviços de comunicação**, ou seja, a prestação de serviços de comunicação para qualquer fim aeronáutico.
- (8) **Serviços de navegação**, ou seja, a prestação de serviços de navegação para qualquer fim aeronáutico.
- (9) **Serviços de vigilância**, ou seja, a prestação de serviços de vigilância para qualquer fim aeronáutico.

ANEXO II

REQUISITOS MÍNIMOS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES RECONHECIDAS

As organizações reconhecidas devem:

- poder provar uma larga experiência na avaliação de entidades públicas e privadas nos sectores dos transportes aéreos, em especial, prestadores de serviços de navegação aérea e noutros sectores, num ou mais domínios abrangidos pelo presente regulamento;
- – dispor de regras e regulamentação completas para o controlo periódico das entidades acima mencionadas, publicadas, continuamente actualizadas e melhoradas através de programas de investigação e desenvolvimento;
- não **estar economicamente vinculadas a ou** controladas **por** prestadores de serviços de navegação aérea ou **estar economicamente vinculadas a ou** controladas **por** outras entidades comercialmente envolvidas na prestação de serviços de navegação aérea ou de transporte aéreo;
- dispor de um número significativo **e qualificado** de pessoal técnico, de gestão, apoio e investigação, proporcional às tarefas a realizar;
- ser geridas e administradas de forma a assegurar a confidencialidade das informações exigidas pela administração;
- estar preparadas para prestar as informações relevantes à autoridade supervisora nacional e à Comissão;
- ter definido e documentado a sua política, objectivos e empenho no que se refere à qualidade e assegurado que essa política é entendida, aplicada e mantida a todos os níveis da organização;
- ter desenvolvido, aplicado e mantido um sistema interno de qualidade eficaz baseado nos elementos pertinentes das normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e em conformidade com as normas EN 45004 (organismos de inspecção) e EN 29001, segundo a interpretação dada pelas disposições da IACS relativas à regulamentação da certificação dos sistemas de garantia da qualidade;
- estar sujeitas à certificação do seu sistema de qualidade por um organismo independente de auditores reconhecido pela administração do Estado-Membro em que se encontram estabelecidas.

ANEXO III

CONDIÇÕES QUE PODEM SER ASSOCIADAS ÀS AUTORIZAÇÕES

1. Informações gerais relativas:

- ao beneficiário da autorização;
- à descrição geral do objectivo da autorização;
- à confirmação da autoridade para emitir a autorização do organismo emissor;
- a referências completas à legislação pertinente ao abrigo da qual a autorização é emitida e será utilizada;
- à especificação clara do período de validade da autorização;
- ao período de pré-aviso necessário para o prestador de serviços entregar a autorização ou para a autoridade supervisora nacional a revogar;
- à definição dos termos referidos na autorização.

2. Condições relativas:

- à estrutura organizativa e à propriedade do prestador de serviços, incluindo a prevenção de conflitos de interesses;
- à capacidade financeira do prestador de serviços e à subscrição de um seguro que cubra os riscos de responsabilidade;
- à aptidão do titular das autorizações, principalmente no que se refere à experiência e credibilidade, aos sistemas e processos de gestão da segurança e qualidade e às políticas de recursos humanos **e aos planos adequados de recrutamento para todas as categorias de pessoal de gestão de tráfego aéreo;**
- ao fornecimento de informações que possam razoavelmente ser exigidas o controlo do cumprimento das condições aplicáveis, incluindo a publicação regular pelos prestadores de serviços dos planos empresariais, de dados financeiros e operacionais e das comunicações de ocorrências no domínio da segurança;
- à gestão dos activos relevantes para a prestação do serviço autorizado, incluindo o capital e os recursos humanos;
- ao acesso não-discriminatório dos utilizadores do espaço aéreo aos serviços e ao nível de desempenho exigido a esses serviços, incluindo os níveis de segurança e de interoperabilidade;
- à delimitação ou restrição do exercício de actividades diversas das relacionadas com a prestação de serviços de navegação aérea;

- a outras exigências legalmente reconhecidas não específicas dos serviços de navegação aérea;
- a medidas adoptadas pelos Estados-Membros em conformidade com os requisitos de interesse público reconhecidos pelo Tratado, especialmente no que se refere à moralidade pública e à segurança pública, incluindo a investigação de actividades criminosas, bem como à ordem pública.

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁸,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social¹⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²⁰,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado²¹,

Considerando o seguinte:

- (1) A criação do céu único europeu requer uma abordagem harmonizada para a regulação da organização e utilização do espaço aéreo.
- (2) O relatório do Grupo de Alto Nível sobre o céu único europeu (a seguir designado Grupo de Alto Nível) confirmou a necessidade de dispor de regras a nível comunitário para configurar, regular e gerir estrategicamente o espaço aéreo a nível europeu e melhorar o fluxo de tráfego aéreo.
- (3) A comunicação da Comissão sobre a criação do céu único europeu²² preconiza a realização de uma reforma estrutural que permita a criação do céu único europeu através da gestão integrada do espaço aéreo e do desenvolvimento de novos conceitos e processos de gestão do tráfego aéreo.
- (4) O Regulamento (CEE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece o quadro para a realização do céu único europeu²³.

¹⁸ JO C

¹⁹ JO C

²⁰ JO C

²¹ JO C

²² COM(2001) 123 final

²³ JO L

- (5) O espaço aéreo é um recurso comum que deve ser utilizado de forma flexível, garantindo a todos os utilizadores um tratamento justo e transparente e tendo simultaneamente em conta a necessidade de segurança e defesa dos Estados-Membros, bem como os compromissos por estes assumidos em organizações internacionais.
- (6) A gestão eficiente do espaço aéreo é fundamental para aumentar a capacidade do sistema de serviços de tráfego aéreo, otimizar a resposta às diversas exigências dos utilizadores e assegurar a utilização mais flexível possível do espaço aéreo.
- (7) As actividades da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) confirmam que a rede de rotas e a estrutura do espaço aéreo não podem, de forma realista, ser desenvolvidas isoladamente, já que cada Estado-Membro é parte integrante da rede europeia de gestão do tráfego aéreo. **É por isso importante que o presente regulamento tenha na devida conta a rede europeia de gestão do tráfego aéreo fora do território comunitário.**
- (8) Deve ser estabelecido um espaço aéreo único para o tráfego aéreo em rota no espaço aéreo superior. A interface entre esse espaço aéreo e o espaço aéreo inferior, regional e local, deve, consequentemente, ser identificada.
- (9) A delimitação do espaço aéreo no qual deverão ser prestados os serviços de tráfego aéreo deve estar associada à necessidade de garantir a eficiência dos serviços e não às fronteiras nacionais. **O plano de criação de blocos funcionais de espaço aéreo deverá ter em conta, se possível e apropriado, as recomendações do Eurocontrol.**
- (10) ~~Os utilizadores do espaço aéreo enfrentam condições díspares de acesso ao espaço aéreo comunitário e de liberdade de circulação nesse mesmo espaço. Tais disparidades devem-se à~~ **A** falta de harmonização **na** classificação do espaço aéreo **afecta a optimização da sua organização operacional.**
- (11) As limitações na definição da rede de rotas provocam a concentração dos fluxos de tráfego aéreo em pontos fixos de intersecção ou cruzamentos de vias aéreas, embora o princípio **a introdução** das rotas ~~directas~~ **otimizadas, sem prejuízo da manutenção de um elevado nível de segurança,** constitua a forma privilegiada, em termos económicos e ecológicos, de utilizar o espaço aéreo comunitário.
- (12) Para obter uma estrutura do espaço aéreo comum e harmonizada é essencial basear a repartição actual e futura do espaço aéreo em princípios comuns e configurar e gerir o espaço aéreo de acordo com regras harmonizadas.
- (13) É conveniente alargar aquela estrutura aérea ao espaço aéreo inferior.
- (14) As variações no que se refere à organização da cooperação civil/militar na Comunidade impedem a gestão uniforme e em tempo útil do espaço aéreo, bem como a introdução de mudanças. O êxito do céu único europeu depende de uma cooperação eficaz entre as autoridades civis e militares, **a nível nacional e da União Europeia.**
- (15) O conceito de utilização flexível do espaço aéreo e a gestão colaborativa devem aplicar-se de forma eficaz para que a adaptação dos treinos militares ao tráfego aéreo civil ocorra sem dificuldades. É necessário otimizar a localização, dimensão e os períodos de utilização dos sectores de espaço aéreo atribuídos à satisfação das

necessidades militares, especialmente em períodos de ponta do tráfego aéreo civil e no espaço aéreo de elevada densidade.

- (16) As operações militares devem ser salvaguardadas sempre que a aplicação de princípios e critérios comuns seja prejudicial à sua realização segura e eficaz.
- (17) Devem ser introduzidas medidas adequadas para melhorar a eficácia da gestão do fluxo do tráfego aéreo **por forma a ajudar as unidades operacionais existentes, nomeadamente, se for caso disso, o Organismo Central de Gestão do Fluxo do Tráfego Aéreo do Eurocontrol, a garantir a eficiência nas operações de voo.**
- (18) De acordo com as conclusões do Grupo de Alto Nível, o Eurocontrol é o organismo com as competências técnicas adequadas para assistir a Comunidade na sua função reguladora. Consequentemente, o Eurocontrol deve poder elaborar projectos de medidas, ao abrigo dos convénios adequados e com reserva da observância, pelo Eurocontrol, das condições a incluir num quadro de cooperação entre a Comissão e o Eurocontrol.
- (19) As associações de utilizadores do espaço aéreo, prestadores de serviços de navegação aérea e da indústria aeronáutica deverão ser informadas e consultadas sobre todas as medidas relativas aos aspectos técnicos da realização do céu único europeu.**
- (20)** Dado que os fins da acção prevista, ou seja, a criação de um espaço aéreo europeu como espaço aéreo operacional único, não podem ser suficientemente preenchidos pelos Estados-Membros, em virtude da dimensão transnacional da referida acção, podendo ser melhor preenchidos a nível comunitário, garantindo-se, simultaneamente, que os procedimentos de aplicação tenham em conta as especificidades locais, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os objectivos.
- (21)** As medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento são de âmbito geral, na acepção do disposto no artigo 2º 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 Comissão²⁴, devendo, consequentemente, ser adoptadas através da aplicação do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da referida decisão,

²⁴ JO L 184 de 17.7.1999, p.23.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento tem por objecto a organização e utilização do espaço aéreo, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.
2. O presente regulamento aplica-se ao espaço aéreo para o qual os Estados-Membros designam prestadores de serviços, tal como previsto no artigo 8º do Regulamento (CE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵ [*relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu*].

Artigo 2º

Objectivo

O objectivo do presente regulamento consiste em estabelecer um espaço aéreo comunitário como um espaço aéreo operacional único no qual procedimentos comuns para a configuração, organização e gestão garantam o desempenho eficiente e seguro da gestão do tráfego aéreo.

A utilização do espaço aéreo comunitário deve apoiar a exploração de serviços de navegação aérea como um todo coerente e consistente, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) nº XXX/XX [*relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu*].

Artigo 3º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, as definições previstas no artigo 2º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [*regulamento-quadro*] aplicam-se.

As definições seguintes aplicam-se igualmente:

- a) "espaço aéreo operacional único", **um espaço aéreo no qual são aplicados procedimentos de gestão do espaço aéreo e normas de segurança comuns uniformes para assegurar a realização eficiente e segura do controlo do tráfego aéreo.**
- b) "configuração do espaço aéreo", um processo adequado, eficiente e eficaz de estruturar, dividir e categorizar o espaço aéreo, juntamente com a planificação das rotas e a organização do espaço aéreo;

²⁵

- c) "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;
- d) "nível de divisão", a fronteira entre o espaço aéreo superior e o espaço aéreo inferior;
- e) "espaço aéreo superior", o espaço aéreo situado acima de um determinado nível de voo;
- f) "espaço aéreo inferior", o espaço aéreo situado abaixo de um determinado nível de voo;
- g) "nível de voo", uma superfície de pressão atmosférica constante ligada a uma pressão de referência específica de 1013,2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos;
- h) "bloco de espaço aéreo", espaço aéreo de dimensões definidas, sobre terra ou água, no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;
- i) "bloco funcional de espaço aéreo", bloco de espaço aéreo de dimensões óptimas;
- j) "centro de controlo regional", uma unidade operacional criada para assegurar a prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo num bloco de espaço aéreo da sua competência;
- k) "classificação do espaço aéreo", a classificação da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) dos espaços aéreos, designados alfabeticamente de A a G, tal como especificado no Apêndice 4 da décima segunda edição, de Julho de 1998, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional de 1944 (Convenção de Chicago), igualmente definidos como espaços aéreos de dimensões definidas, designados alfabeticamente, no interior dos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras operacionais;
- l) "rota ~~directa~~ **otimizada**", uma operação de aeronave que permite a uma aeronave em voo deslocar-se directamente entre dois pontos ~~fora do plano de rotas~~, **desde que existam meios tecnológicos que apoiem essa operação;**
- m) "rede de rotas", uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo de acordo com as necessidades de prestação de serviços de tráfego aéreo;
- n) "sector", uma subdivisão da totalidade ~~das tarefas de controlo~~ **do bloco de espaço aéreo** em porções geríveis de espaço aéreo nas quais se pode medir o fluxo aéreo e a capacidade;
- o) "utilização flexível do espaço aéreo", o conceito de gestão do espaço aéreo aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, tal como especificado na primeira edição, de 5 de Fevereiro de 1996, do manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo ("*Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace*"), publicado pelo Eurocontrol;
- p) "gestão do espaço aéreo", uma função de organização essencialmente destinada a maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por meio de técnicas dinâmicas de exploração em tempo partilhado (*time-sharing*) e, por vezes, a repartição do espaço

aéreo entre diversas categorias de utilizadores, em função das necessidades a curto prazo;

- q) "gestão do fluxo do tráfego aéreo", um serviço estabelecido com o objectivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da ~~garantia da máxima utilização possível~~ de uma utilização segura e eficaz da capacidade de controlo do tráfego aéreo e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes;
- r) "processo decisório colaborativo", um processo de intercâmbio de informações entre prestadores de serviços de tráfego aéreo, operadores aeroportuários, prestadores de serviços de gestão do fluxo do tráfego aéreo e utilizadores do espaço aéreo para introduzir mais flexibilidade na repartição de faixas horárias/rotas e nos processos de coordenação de voos para otimizar a utilização de capacidades limitadas.

Capítulo II

ARQUITECTURA DO ESPAÇO AÉREO

Artigo 4º

Criação de uma região superior europeia de informação de voo

1. Tendo em devida conta os requisitos da ICAO, especificados na décima segunda edição, de Julho de 1998, do Anexo 11 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional, é estabelecida no espaço aéreo superior uma única região superior de informação de voo europeia, a seguir designada EUIR.
2. O nível de divisão entre o espaço aéreo superior e o espaço aéreo inferior é estabelecido no nível de voo 285, sem prejuízo de desvios marginais decididos em aplicação do procedimento referido no nº 2 do artigo 16º, justificados por razões de segurança, ordem, eficiência e rapidez do fluxo de tráfego aéreo e para otimizar a prestação de serviços de tráfego aéreo.
3. No prazo de três anos a contar do estabelecimento da EUIR, à luz dos progressos realizados, o Parlamento Europeu e o Conselho alargarão, com base numa proposta da Comissão, o conceito referido no nº 1 para incluir a criação de uma região de informação de voo europeia no espaço aéreo inferior.
4. A Comissão adoptará as medidas necessárias para obter o reconhecimento da EUIR pela ICAO, tal como exigido pela décima edição, de Julho de 1997, do Anexo 15 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944. Em colaboração com o Eurocontrol, a Comissão organizará igualmente a publicação de um documento de informação aeronáutica único relativo à EUIR através da consolidação das informações aeronáuticas existentes a nível nacional. Esta publicação incorporará todas as alterações dos requisitos e procedimentos introduzidas pela realização do céu único europeu.
5. No exercício das suas competências, a Comissão terá em conta as obrigações decorrentes de acordos regionais concluídos no âmbito da ICAO relativos ao espaço aéreo pelos quais a prestação dos serviços de tráfego aéreo é atribuída aos Estados-Membros.

Artigo 5º

Reconfiguração do espaço aéreo superior

1. A EUIR será reconfigurada em blocos funcionais de espaço aéreo de dimensões mínimas com base na segurança e eficiência. As fronteiras de tais blocos funcionais de espaço aéreo não terão que coincidir com as fronteiras nacionais. Serão criados blocos funcionais de espaço aéreo para apoiar a prestação de serviços de tráfego aéreo nos centros de controlo regional responsáveis por uma dimensão óptima do espaço aéreo na EUIR.
2. Os blocos funcionais de espaço aéreo serão definidos em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º. A definição de tais blocos funcionais de espaço aéreo deverá:
 - a) sustentar de forma **segura e** eficiente o modelo actual e futuro do tráfego aéreo;
 - b) assegurar que cada bloco de espaço aéreo é concebido para maximizar a eficiência do espaço aéreo europeu na sua globalidade, **tendo na devida conta a manutenção de um elevado nível de segurança;**
 - c) considerar os recursos humanos e de capital dos diversos prestadores de serviços de navegação aérea;
 - d) ~~minimizar os custos das transacções~~ **optimizar a coordenação** entre os diversos centros de controlo regional;
 - e) assegurar a coerência entre as configurações do espaço aéreo superior e inferior.

Artigo 6º

Classificação do espaço aéreo

A EUIR será designada de acordo com uma classificação harmonizada do espaço aéreo para garantir a uniformidade da prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade e estabelecer uma categoria única de ambiente no qual os prestadores de serviços de tráfego aéreo tenham conhecimento da totalidade do tráfego aéreo e das posições e planos de voo das aeronaves.

Esta classificação será estabelecida através da aplicação comum e simplificada da classificação do espaço aéreo prevista no Capítulo 2 da décima segunda edição, de Julho de 1998, do Anexo 11 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional.

As regras de aplicação necessárias relativas aos domínios abrangidos pelos primeiro e segundo parágrafos serão adoptadas em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º.

Artigo 7º

Rotas ~~directas~~ otimizadas no espaço aéreo superior

Sob reserva da análise da segurança **e tendo em conta os aspectos respeitantes à capacidade global**, os prestadores de serviços de navegação aérea organizarão a aplicação das rotas ~~directas~~ **otimizadas** na EUIR por etapas como a forma óptima, em termos económicos e ambientais, de utilizar o espaço aéreo comunitário.

Os prestadores de serviços apresentarão relatórios regulares à Comissão sobre tal aplicação.

Artigo 8º

Configuração uniforme do espaço aéreo

A estruturação, divisão e categorização do espaço aéreo juntamente com a planificação de rotas basear-se-á num processo de configuração uniforme, eficiente e eficaz no âmbito do conceito de operação aprovado. Para este fim, serão estabelecidas regras relativas ao espaço aéreo, princípios e critérios comuns de configuração dos sectores, especialmente dos sectores transfronteiriços, e de definição de rotas com base no "*Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation*" EATMP ARN, versão 4, publicada pelo Eurocontrol em 1 de Abril de 2001.

As regras de aplicação relativas aos domínios abrangidos pelo primeiro parágrafo serão adoptadas em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º.

Artigo 9º

Coerência da configuração do espaço aéreo inferior

Com base nos critérios especificados no nº 2 do artigo 5º para a definição de blocos funcionais de espaço aéreo, a organização e configuração do espaço aéreo inferior serão harmonizadas por forma a assegurar a coerência com o espaço aéreo superior e ter em conta a situação do ambiente nos aeroportos e suas imediações, de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º. O conceito de blocos funcionais de espaço aéreo será alargado para estabelecer blocos idênticos no espaço aéreo inferior, em especial a fim de solucionar os problemas transnacionais com que se confrontam os voos de pequeno e médio curso.

Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão harmonizar as operações e práticas de aproximação e partida de aeronaves dos aeroportos e os seus movimentos no solo. Será definido um processo comum para a definição de tais práticas, em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º, incluindo métodos de avaliação do risco para verificar a viabilidade da sua aplicação a nível local.

Capítulo III

COORDENAÇÃO CIVIL-MILITAR

Artigo 10º

Cooperação civil-militar

1. Os Estados-Membros assegurarão uma repartição e utilização eficientes do espaço aéreo pelos utilizadores civis e militares através da aplicação uniforme e completa do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.
2. Os Estados-Membros facilitarão a organização da cooperação civil-militar, em especial em todos os aspectos da gestão do espaço aéreo e da gestão do fluxo de tráfego. Os prestadores de serviços de navegação aérea civis e militares procederão ao intercâmbio de dados ao abrigo dos convénios previstos no artigo 10º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [relativo à prestação dos serviços de navegação aérea no céu único europeu].
3. Tendo em conta as condições gerais da gestão do fluxo do tráfego aéreo definidas no artigo 13º, serão estabelecidos em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º os critérios:
 - a) para a utilização do espaço aéreo reservado, incluindo os factores para a determinação das extensões horizontais e verticais, a localização de tal espaço aéreo e a sua subdivisão em elementos funcionais a activar em função da procura;
 - b) para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.Os critérios aplicarão os princípios previstos no artigo 4º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [*regulamento-quadro*].
4. Os Estados-Membros encorajarão a total integração da defesa aérea na gestão do espaço aéreo garantindo a utilização plena do espaço aéreo, desde que sejam respeitadas determinadas condições e disposições aprovadas, tendo em conta as exigências de segurança nacional.
5. Sem prejuízo de acordos e convenções internacionais nos quais a Comunidade seja Parte Contratante, e para garantir a segurança da aviação civil, os Estados-Membros podem solicitar a apresentação de um plano de voo de qualquer voo militar que entre no espaço aéreo no qual tenham designado prestadores de serviços de tráfego aéreo, em conformidade com o disposto nos artigos 8º e 9º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu] independentemente da origem e/ou destino do voo.

Artigo 11º

Isenções temporárias para adaptação

Em caso de séria perturbação das operações militares, um ou mais Estados-Membros podem solicitar à Comissão que proponha adaptações aos critérios definidos de acordo com o nº 3 do artigo 10º no seu território. Durante a preparação de tais adaptações, a Comissão dispensará temporariamente os Estados-Membros da aplicação daqueles critérios.

Artigo 12º

Divulgação de informações

Em aplicação do disposto no artigo 10º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [regulamento-quadro], os Estados-Membros fornecerão à Comissão as informações necessárias sobre a procura e utilização efectiva do espaço aéreo interdito, encerrado ou restringido por motivos militares para análise e publicação.

Capítulo IV

GESTÃO DO FLUXO

Artigo 13º

Gestão do fluxo do tráfego aéreo

Serão adoptadas regras relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo para otimizar as capacidades disponíveis na utilização do espaço aéreo e para reforçar os processos de gestão do fluxo do tráfego aéreo. Estas regras basear-se-ão na transparência e eficiência, garantindo a disponibilização flexível e atempada da capacidade. Tais regras deverão apoiar um quadro de decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, proprietários dos aeroportos e utilizadores do espaço aéreo, ou seja, o processo decisório colaborativo. As referidas medidas abrangerão:

- a) uma política coerente de rotas e de orientação do tráfego definida numa única publicação;
- b) a coerência entre as faixas horárias aeroportuárias e as faixas horárias atribuídas na gestão do fluxo do tráfego aéreo;
- c) incoerências na planificação dos voos;
- d) opções para desvio do tráfego aéreo de zonas congestionadas para rotas em zonas menos congestionadas;
- e) regras de prioridade no acesso ao espaço aéreo, especialmente durante períodos de congestionamento e crise, **que permitam a segurança e o fluxo ordeiro do tráfego.**

As regras de aplicação serão estabelecidas em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º.

Capítulo V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 14º

Procedimentos

Na preparação das regras de aplicação abrangidas pelo presente regulamento, a Comissão pode solicitar ao Eurocontrol, quando apropriado, que elabore projectos de medidas com base num programa de trabalho por ela definido.

Artigo 15º

Revisão das medidas

1. Para proceder à adaptação ao progresso técnico, podem ser introduzidos ajustamentos, em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º:
 - a) no nível de voo referido no nº 2 do artigo 4º;
 - b) nas referências aos documentos da ICAO e do Eurocontrol referidos nos artigos 3º, 4º, 6º e 8º.
2. A Comissão publicará as regras de aplicação adoptadas com base no presente regulamento no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 16º

Procedimentos do Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único instituído pelo artigo 7º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [*regulamento-quadro*].
2. Quando for feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigo 7º e no artigo 8º da referida decisão.
3. O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

Artigo 17º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

Feito em Bruxelas,

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão²⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social²⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²⁸,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado²⁹,

Considerando o seguinte:

- (1) A criação do céu único europeu implica a adopção de medidas relativas aos equipamentos, sistemas e procedimentos associados, com o objectivo de assegurar a continuidade das operações da rede de gestão do tráfego aéreo, de forma coerente com a prestação de serviços de navegação aérea, tal como previsto no Regulamento (CE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... de 2001, [relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu]³⁰, e com a organização e utilização do espaço aéreo, tal como previsto no Regulamento (CE) nº XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... de 2001 [relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu]³¹.
- (2) O relatório do Grupo de Alto Nível sobre o céu único europeu (seguidamente designado "Grupo de Alto Nível") confirmou a necessidade de adoptar regulamentação técnica, com base na "nova abordagem", em conformidade com a Resolução do Conselho, de 7 de Maio de 1985 relativa a uma nova abordagem em matéria de harmonização e de normalização³² de acordo com a qual os requisitos essenciais, as regras e as normas devem ser complementares e coerentes.

²⁶ JO C

²⁷ JO C

²⁸ JO C

²⁹ JO C

³⁰ JO L

³¹ JO L

³² JO C 136 de 4.6.1985, p. 1

- (3) O Regulamento (CEE) n° XXX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece o quadro para a realização do céu único europeu³³.
- (4) A rede de gestão do tráfego aéreo é uma estrutura complexa e altamente interactiva, constituída por um grande número de sistemas e componentes de terra e de bordo (e espaciais), incluindo estruturas, equipamentos, hardware e software informáticos, bem como o pessoal que os opera.
- (5) O relatório do Grupo de Alto Nível sobre o céu único europeu confirmou o facto de, apesar dos progressos realizados no últimos anos no que se refere à exploração em contínuo da rede de gestão do tráfego aéreo na Europa, a situação continuar insatisfatória, caracterizando-se por um nível reduzido de integração dos sistemas nacionais de gestão do tráfego aéreo e um ritmo lento de introdução dos novos conceitos operacionais e tecnológicos necessários para libertar a capacidade adicional requerida.
- (6) Este baixo nível de integração ao nível comunitário gera sérias deficiências e custos adicionais no que se refere às aquisições públicas e manutenção, bem como dificuldades na coordenação operacional.
- (7) A predominância de especificações técnicas nacionais, frequentemente desenvolvidas conjuntamente pelo prestador de serviços de navegação aérea e os fabricantes, nas aquisições públicas levou à fragmentação do mercado do equipamento e não facilita a cooperação industrial a nível comunitário. Consequentemente, o sector do equipamento é particularmente afectado por esta situação, uma vez que deve adaptar substancialmente os seus produtos para satisfazer cada mercado nacional. As práticas vigentes dificultam desnecessariamente o desenvolvimento e a aplicação de novas tecnologias e abrandam o ritmo de introdução dos novos conceitos operacionais necessários para aumentar a capacidade.
- (8) Por conseguinte, interessa a todos os envolvidos na gestão do tráfego o desenvolvimento de uma nova abordagem de parceria que permita o envolvimento equilibrado de todos, estimule a criatividade, bem como a partilha de conhecimentos, experiências e riscos. Esta ~~cooperação~~ **parceria** deve destinar-se a definir, juntamente com os fabricantes, um conjunto coerente de especificações comunitárias capaz de satisfazer uma gama de necessidades o mais ampla possível, ~~permitindo aos prestadores de serviços de navegação aérea escolher os elementos mais adequados à sua situação e limitar o mais possível as adaptações locais.~~
- (9) Consequentemente, é oportuno definir requisitos essenciais aplicáveis aos sistemas e componentes da rede de gestão do tráfego aéreo. Dada a complexidade desta rede, torna-se necessário dividi-la num conjunto de sistemas.
- (10) O desenvolvimento e a adopção de especificações comunitárias relativas à rede de gestão do tráfego aéreo, seus sistemas e componentes são um meio adequado de definir as condições técnicas e operacionais necessárias à satisfação dos requisitos essenciais. Da conformidade com essas especificações comunitárias deve decorrer a presunção de conformidade com os requisitos essenciais.

³³

- (11) Devem ser adoptadas regras de aplicação para certos sistemas importantes no que se refere à satisfação dos requisitos essenciais estabelecidos no presente regulamento. Devem igualmente ser adoptadas regras de aplicação para facilitar a coordenação e a introdução de novos conceitos na gestão do tráfego aéreo. O respeito das regras de aplicação deve ser permanentemente assegurado. Tais regras de aplicação devem basear-se em regras e normas desenvolvidas por organizações internacionais tais como o Eurocontrol ou a ICAO.
- (12) De acordo com as conclusões do Grupo de Alto Nível, o Eurocontrol é o organismo com as competências técnicas adequadas para assistir a Comunidade na sua função reguladora. Consequentemente, o Eurocontrol deve poder elaborar projectos de medidas, ao abrigo dos convénios adequados e com reserva da observância, pelo Eurocontrol, das condições a incluir num quadro de cooperação entre a Comissão e o Eurocontrol.
- (13) Para assegurar a separação das funções de regulação e de normalização, as especificações comunitárias devem ser essencialmente desenvolvidas pelos organismos europeus de normalização, em conjunto com a Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil (Eurocae), e assumir a forma de normas europeias.
- (14) A Eurocae é uma organização com fins não lucrativos cuja função consiste em preparar projectos de especificações técnicas para o equipamento da aviação civil. A organização está aberta a todas as entidades envolvidas na aviação, nomeadamente os prestadores de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo e os fabricantes de equipamento. A Eurocae deve estabelecer relações formais com os organismos europeus de normalização, para que as suas especificações possam ser reconhecidas como normas europeias, de acordo com os procedimentos estabelecidos por estes organismos.
- (15) O Eurocontrol pode igualmente elaborar especificações comunitárias, quando necessário, no respeito pelos princípios estabelecidos na Resolução do Conselho, de 7 de Maio de 1985 e em conformidade com os procedimentos comunitários gerais no domínio da normalização. Tais procedimentos devem incluir, no mínimo, a observância dos princípios de abertura, transparência, imparcialidade, consenso, continuidade, acesso público às especificações, eficiência, responsabilização e coerência. O documento que definirá o quadro de cooperação com o Eurocontrol incluirá disposições pormenorizadas para esse efeito.
- (16) Os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes devem basear-se nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE do Conselho de 22 de Julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação "CE" de conformidade, destinados a ser utilizados nas directivas de harmonização técnica³⁴. Estes módulos devem poder ser ampliados na medida do necessário para abranger as necessidades específicas dos sectores em causa.
- (17) O mercado em causa é de pequena dimensão e abrange sistemas e componentes para utilização quase exclusiva na gestão do tráfego aéreo, não destinados ao público em geral. Por conseguinte, seria excessivo exigir a aposição da marcação CE nos

³⁴ JO L 220 de 30.08.1993, p.23.

componentes, uma vez que, com base na avaliação da conformidade e/ou da aptidão para utilização, a declaração de conformidade do fabricante é suficiente. Não obstante, tal não deve dispensar os fabricantes da obrigação de aposição da marcação CE em certos componentes para certificar a sua conformidade com outras disposições comunitárias que lhes sejam aplicáveis.

- (18) A colocação em serviço, renovação ou modernização dos sistemas de gestão do tráfego aéreo deve estar condicionada à verificação da conformidade com os requisitos essenciais que terá por base as regras de aplicação. Da conformidade com as especificações comunitárias deve decorrer a presunção de conformidade com os requisitos essenciais. Em função dos sistemas, deve ser considerada necessária a intervenção de um organismo notificado, nomeadamente, por motivos de segurança.
- (19) De acordo com as conclusões do relatório do Grupo de Alto Nível, a Comissão deve consultar o sector para facilitar a definição de um programa de gestão estratégica coerente para a introdução de novos conceitos de gestão do tráfego aéreo.
- (20) A aplicação plena das disposições do presente regulamento deve processar-se de acordo com uma estratégia de transição que deve procurar manter o objectivo de exploração em contínuo da rede de gestão do tráfego aéreo sem criar obstáculos económicos injustificados à preservação da infra-estrutura existente.
- (21) Dado que os fins da acção prevista, isto é, a interoperabilidade na rede comunitária de gestão do tráfego aéreo, não podem ser suficientemente preenchidos pelos Estados-Membros podendo, em virtude da sua dimensão, ser melhor preenchidos a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os objectivos.
- (22) No quadro da legislação comunitária relevante, deve ser tida em devida conta a necessidade de assegurar condições harmonizadas relativas à disponibilização e utilização eficiente do espectro de radiofrequências necessário para a realização do céu único europeu, incluindo os aspectos da compatibilidade electromagnética. Deve ser assegurada a utilização eficiente e adequada de frequências exclusivamente atribuídas ao sector da aviação e por este geridas.
- (23) A Directiva 93/65/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1993, relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão do tráfego aéreo³⁵, refere-se apenas às obrigações das entidades adjudicantes. O presente regulamento é mais abrangente, visto referir-se às obrigações de todas as partes envolvidas, nomeadamente, dos prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, fabricantes e aeroportos e permitir a adopção de regras de aplicação universal, bem como de especificações comunitárias das quais decorre a presunção de conformidade com os requisitos essenciais apesar de serem de aplicação voluntária. Por conseguinte, a Directiva 93/65/CEE deve ser revogada.

³⁵ JO L 187 de 29.07.1993, p.52.

- (24) Dado que a Directiva da Comissão 97/15/CE, de 25 de Março de 1997, que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão do tráfego aéreo³⁶ se tornou obsoleta, deve ser revogada.
- (25) As medidas de aplicação da Directiva 93/65/CE estabelecidas nos Anexos I, II e III do Regulamento (CE) n° 2082/2000 da Comissão de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE, que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CE do Conselho³⁷ são compatíveis com o disposto no presente regulamento.
- (26) A maioria das medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento são de âmbito geral, na acepção do disposto no artigo 2° 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 Comissão³⁸, devendo, conseqüentemente, ser adoptadas através da aplicação do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5° da referida decisão. Todavia, em conformidade com a alínea c) do artigo 2° daquela Decisão, algumas medidas deverão ser adoptadas através da aplicação do procedimento consultivo previsto no artigo 3° da referida decisão,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1°

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos equipamentos, sistemas e procedimentos associados para a criação da rede de gestão do tráfego aéreo e do seu conceito de operação em conformidade com o Regulamento (CE) n° XX/XXX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu].
2. As condições gerais associadas aos direitos e obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, na acepção do Regulamento (CE) n° XXX/XX [relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu], estão excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento.

Artigo 2°

Objectivos

O principal objectivo do presente regulamento consiste em definir as condições a satisfazer para alcançar a interoperabilidade entre os diferentes sistemas e componentes da rede de gestão do tráfego aéreo no território comunitário, incluindo a sua exploração **segura** e em

³⁶ JO L 95 de 10.04.1997, p.16.

³⁷ JO L 254 de 9.10.2000, p.1.

³⁸ JO L 184 de 17.7.1999, p.23

contínuo e o seu desenvolvimento e modernização em função das novas tecnologias, **pese embora o objectivo último de se alcançar uma interoperabilidade global.**

Na prossecução do objectivo referido no nº 1, o presente regulamento contribui igualmente para a criação progressiva do mercado interno de equipamentos, sistemas e serviços associados.

Artigo 3º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, as definições previstas no artigo 2º do Regulamento (CEE) nº XX/XXX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu] aplicam-se.

As definições seguintes aplicam-se igualmente:

- a) "rede de gestão do tráfego aéreo", um sistema que compreende elementos de terra e elementos de bordo, que permitem a prestação dos serviços de navegação aérea, com o objectivo de permitir aos utilizadores do espaço aéreo cumprirem os horários previstos de partida e de chegada e respeitarem os perfis de voo da sua preferência com o mínimo de limitações, sem comprometerem os níveis acordados de segurança;
- b) "sistemas", o facto de a rede de gestão do tráfego aéreo ser constituída por sistemas, descritos no Anexo I, para os quais devem ser fixados requisitos essenciais; cada sistema é composto por um determinado número de componentes e dispõe de interfaces com outros sistemas; o conceito de "componente" abrange quer objectos tangíveis quer objectos intangíveis tais como software ou procedimentos;
- c) "conceito de operação", a especificação dos critérios para a utilização operacional dos equipamentos e sistemas de navegação aérea; este conceito fornece as informações relativas aos elementos operacionais envolvidos, aos requisitos de todas as partes envolvidas na sua utilização operacional, às funções dos equipamentos de terra e de bordo e as medidas necessárias para assegurar a gestão contínua, segura e eficiente do tráfego aéreo;
- d) "exploração em contínuo", a exploração da totalidade do sistema de tal forma que, na perspectiva do utilizador, funcione como um sistema único;
- e) "requisitos essenciais", todas as condições fixadas no Anexo II que devem ser satisfeitas pela rede de gestão do tráfego aéreo, seus sistemas e componentes;
- f) "especificação comunitária", norma europeia na acepção do artigo 1º da Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁹ ou especificação técnica do Eurocontrol não obrigatória, cujas referências tenham sido publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias;
- g) "regras de aplicação", as regras pelas quais um sistema ou parte de um sistema é abrangido para satisfazer os requisitos essenciais e garantir a exploração em contínuo da rede de gestão do tráfego aéreo, incluindo a sua interoperabilidade;

³⁹ JO L 204 de 21.07.1998, p.37

- h) "autoridade supervisora nacional", o organismo ou organismos nomeados por um Estado-Membro para supervisionar os prestadores de serviços de navegação aérea;
- i) "modernização", acção de modificação significativa de um sistema ou de parte de um sistema que requer a elaboração de uma declaração de verificação;
- j) "renovação", acção de substituição significativa de um sistema ou de parte de um sistema que requer a elaboração de uma declaração de verificação.

Capítulo II

REQUISITOS ESSENCIAIS, ESPECIFICAÇÕES COMUNITÁRIAS E REGRAS DE APLICAÇÃO

Artigo 4º

Requisitos essenciais

A rede europeia de gestão do tráfego aéreo, os seus sistemas e componentes devem respeitar os requisitos essenciais descritos no Anexo II.

Artigo 5º

Especificações comunitárias

1. Presume-se a conformidade com os requisitos essenciais referidos no Anexo II dos sistemas ou componentes que satisfazem as especificações comunitárias relevantes ou partes das referidas especificações cujos números de referência tenham sido publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
2. Se um Estado-Membro ou a Comissão considerarem que a conformidade com uma especificação comunitária não garante a conformidade com os requisitos essenciais referidos no Anexo II que a referida especificação comunitária se destina a cobrir, aplica-se o procedimento referido no nº 3 do artigo 16º.
3. Em caso de insuficiências das normas europeias relativamente aos requisitos essenciais, pode ser decidida a retirada parcial ou total das normas em causa das publicações em que se encontram ou a alteração das referidas normas, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5º da Directiva 98/34/CE.
4. Em caso de insuficiências das especificações técnicas elaboradas pelo Eurocontrol relativamente aos requisitos essenciais, pode ser decidida a retirada total ou parcial das especificações em causa das publicações em que se encontram ou a alteração das referidas especificações, em conformidade com o procedimento referido no nº 3 do artigo 16º.

Artigo 6º

Regras de aplicação

1. Serão elaboradas regras de aplicação:
 - a) para sistemas essenciais para alcançar os objectivos do presente regulamento,

- b) para apoiar a introdução coordenada e rápida de novos conceitos de operação ou de novas tecnologias na gestão do tráfego aéreo.
2. Se necessário, especialmente para tratar categorias de sistemas ou resolver prioritariamente determinados problemas ou reflectir a introdução evolutiva de novas tecnologias, um sistema ou parte de um sistema pode ser abrangido por mais do que uma regra de aplicação. Inversamente, a realização de prestações operacionais específicas em partes da rede pode implicar a elaboração de regras que imponham requisitos a mais de um sistema.
 3. Os sistemas ou partes de sistemas devem conformar-se com as regras de aplicação relevantes. Esta conformidade deve ser mantida de forma permanente durante a utilização de cada sistema.
 4. Na medida do necessário para alcançar os objectivos fixados no artigo 2º, cada regra de aplicação deve:
 - a) determinar os requisitos específicos para a exploração em contínuo, incluindo a interoperabilidade, a segurança e o desempenho, essenciais para alcançar os objectivos do presente regulamento;
 - b) especificar, relativamente a cada caso em análise, os módulos, definidos na Decisão 93/465/CEE, ou, se for caso disso, os procedimentos específicos que serão utilizados para avaliar a conformidade ou a aptidão para utilização dos componentes essenciais para a exploração em contínuo, a segurança ou o desempenho, bem como a verificação dos sistemas.
 5. Se um Estado-Membro ou a Comissão considerarem que a conformidade com uma regra de aplicação não garante o respeito dos requisitos essenciais mencionados no Anexo II que a referida regra de aplicação se destina a cobrir, aplica-se o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º.
 6. Em caso de insuficiências das regras de aplicação relativamente aos requisitos essenciais, será decidida a retirada total ou parcial das regras em causa das publicações em que se encontram ou a alteração das referidas regras, em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º.

Capítulo III

PROCEDIMENTOS

Artigo 7º

Especificações comunitárias

1. As especificações comunitárias consistirão em normas europeias elaboradas pelos organismos europeus de normalização, em cooperação com a Eurocae, sob mandato da Comissão, em conformidade com o disposto no nº 4 do artigo 6º da Directiva 98/34/CE.

Em determinados domínios especializados, especialmente no que se refere a questões relativas à coordenação interna entre os prestadores de serviços de navegação aérea, tais como os procedimentos, a Comissão pode solicitar ao Eurocontrol a elaboração

de especificações técnicas no âmbito de uma lista a estabelecer de acordo com o procedimento referido no nº 3 do artigo 16º.

2. A Comissão publicará as referências às normas europeias referidas no nº 1 no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
3. As referências das especificações técnicas do Eurocontrol mencionadas no nº 1 serão publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, após consulta do Comité do Céu Único, em conformidade com o procedimento referido no nº 3 do artigo 16º.

Artigo 8º

Regras de aplicação

1. Na preparação das regras de aplicação referidas no artigo 6º, a Comissão pode solicitar ao Eurocontrol, quando apropriado, que elabore projectos de medidas com base num programa de trabalho por ela definido. As regras de aplicação serão adoptadas e revistas através do procedimento previsto no nº 2 do artigo 16º. As referidas regras serão publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.
2. A preparação, adopção e análise das regras de aplicação terá em conta o custo estimado das soluções técnicas que permitem respeitar essas regras, com o objectivo de definir a solução mais viável, **tendo na devida conta a manutenção de um elevado nível de segurança**. Para este fim, cada projecto de regra de aplicação será acompanhado de uma avaliação dos custos e benefícios dessas soluções para todos os interessados, bem como para a rede europeia de gestão do tráfego aéreo.
3. Quando da adopção de cada regra de aplicação, a data de entrada em vigor será fixada em conformidade com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º. Quando forem necessárias acções simultâneas de diferentes interessados para alcançar os objectivos do presente regulamento, a data de entrada em vigor ~~pode~~ **sempre que indicado, será** igualmente ~~ser~~ uma data-limite na qual todos os interessados deverão estar equipados com sistemas conformes com a regra de aplicação relevante.

Capítulo IV

VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE

Artigo 9º

Declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização de componentes

1. Presume-se que os componentes que ostentam a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização mencionada no Anexo III são conformes com os requisitos essenciais do presente regulamento.
2. Para redigir a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização, o fabricante ou o seu representante autorizado estabelecido na Comunidade aplicará as disposições estabelecidas nas regras de aplicação relevantes. Quando tal for exigido pela regra de aplicação, a avaliação do componente será assegurada pelo organismo notificado referido no artigo 12º ao qual o fabricante ou o seu representante autorizado apresentou o pedido.

3. Quando os componentes forem objecto de outras disposições comunitárias relativas a outros aspectos, a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização especificará que o componente satisfaz igualmente os requisitos previstos em tais disposições.

Artigo 10º

Declaração CE de verificação de sistemas

1. A colocação em serviço, renovação e modernização dos sistemas que constituem a rede comunitária de gestão do tráfego aéreo será objecto de uma verificação com o objectivo de assegurar que tais sistemas são concebidos, desenvolvidos, instalados e operados de forma a satisfazer os requisitos essenciais a eles relativos quando integrados na rede europeia de gestão do tráfego aéreo.
2. Antes da entrada em serviço, os prestadores de serviços de navegação aérea enviarão à autoridade supervisora nacional competente uma declaração CE de verificação que confirme o cumprimento dos requisitos essenciais, acompanhada por um ficheiro técnico, mencionada no Anexo IV. Este ficheiro incluirá os resultados da verificação por um organismo notificado referido no artigo 12º quando assim o exigir a norma de aplicação relevante.
3. Em caso de acções de modernização que envolvam componentes de bordo, os utilizadores do espaço aéreo declaram a conformidade com as disposições do presente regulamento ao mesmo tempo que apresentarem o pedido de homologação em matéria de segurança à autoridade supervisora nacional

Artigo 11º

Cláusula de salvaguarda

1. Se a autoridade supervisora nacional considerar que um componente que comporta a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização ou que um sistema acompanhado pela declaração CE de verificação é susceptível, quando utilizado como previsto, de não satisfazer todos os requisitos essenciais, tomará todas as medidas necessárias para restringir o seu âmbito de aplicação, proibir a sua utilização ou retirá-lo do mercado.

A autoridade supervisora nacional informará imediatamente a Comissão dessas medidas indicando a sua justificação e, em especial, se a não conformidade se deve:

- a) ao incumprimento dos requisitos essenciais referidos no Anexo II;
 - b) à aplicação incorrecta das regras de aplicação ou das especificações comunitárias;
 - c) a insuficiências das regras de aplicação ou das especificações comunitárias.
2. A Comissão consultará **imediatamente** as partes envolvidas ~~no mais breve prazo de tempo possível~~. Se, na sequência ~~das~~ **destas** consultas, a Comissão determinar que a medida é justificada, desse facto informará imediatamente o Estado-Membro que tomou a iniciativa, bem como os restantes Estados-Membros. Caso a decisão referida no nº 1 seja justificada por insuficiências das regras de aplicação ou das

especificações comunitárias, aplica-se o procedimento referido nos artigos 5º e 6º. Se, na sequência ~~das~~ desta consulta, a Comissão determinar que a medida não é justificada, desse facto informará imediatamente o Estado-Membro que tomou a iniciativa, bem como o fabricante ou o seu representante autorizado estabelecido na Comunidade.

3. Caso um componente que ostente a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização ou um sistema acompanhado pela declaração CE de verificação não seja conforme, o Estado-Membro tomará as medidas necessárias contra quem tenha elaborado a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização ou de verificação.

Artigo 12º

Organismos notificados

1. Os Estados-Membros notificarão à Comissão e aos restantes Estados-Membros os organismos responsáveis pela aplicação do procedimento de avaliação da conformidade ou de aptidão para utilização referido no artigo 9º e do procedimento de verificação previsto no artigo 10º, indicando os domínios da competência de cada organismo e os números de identificação previamente obtidos junto da Comissão.

A Comissão publicará no Jornal Oficial das Comunidades Europeias a lista dos organismos, os seus números de identificação e domínios de competência e manterá a referida lista actualizada.

2. Os Estados-Membros aplicarão os critérios previstos no Anexo V para efeitos da avaliação dos organismos a notificar. Presume-se que os organismos que satisfazem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias relevantes cumprem os referidos critérios.
3. Os Estados-Membros retirarão a aprovação a um organismo que deixe de satisfazer os critérios referidos no Anexo V.

Do facto, informarão imediatamente a Comissão e os restantes Estados-Membros.

4. Sem prejuízo dos requisitos mencionados nos nºs 1, 2 e 3, os Estados-Membros podem decidir notificar como organismo(s) notificado(s) a(s) organização(ões) reconhecida(s) em conformidade com o disposto no artigo 4º do Regulamento (CE) nº XX/XXX/ [relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu].

Capítulo V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 13º

Revisão dos anexos

Para proceder a adaptações ao progresso técnico, especialmente aos progressos relativos à definição do conceito de operação referido no artigo 14º, podem ser introduzidos ajustamentos nos Anexos I e II de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 16º.

Artigo 14º

*Introdução de novas tecnologias de processo de consulta ~~do sector~~ **das partes interessadas***

1. A Comissão procurará definir o conceito de operação que será aplicado ao abrigo do presente regulamento, tendo em vista a utilização segura e eficiente do espaço aéreo em todas as fases de voo.
2. Para apoiar a introdução atempada do **futuro** conceito de operação referido no nº 1, a Comissão consultará os interessados, incluindo os prestadores de serviços de navegação aérea, **as associações profissionais**, os utilizadores do espaço aéreo, **os utilizadores dos sistemas de navegação aérea** e os fabricantes com o objectivo de estabelecer um programa de gestão estratégica amplamente apoiado para a introdução de novos conceitos e tecnologias na rede comunitária de gestão do tráfego aéreo.
3. Para realizar as tarefas que lhe incumbem, a Comissão pode auscultar o sector através do processo referido no nº 2 por forma a assegurar a viabilidade, proporcionalidade e eficácia em termos de custos das regras de aplicação e das especificações comunitárias propostas para adopção ao abrigo do presente regulamento.

Artigo 15º

Disposições transitórias

1. A partir de 1 de Janeiro de 2003, os requisitos essenciais previstos no Anexo II aplicar-se-ão à entrada em serviço, renovação e modernização de sistemas e componentes da rede de gestão do tráfego aéreo.
2. Em 1 de Janeiro de 2009, será exigida a conformidade com os requisitos essenciais previstos no Anexo II relativamente a todos os sistemas e componentes.

Artigo 16º

Procedimentos do Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único, tal como previsto no artigo 7º do Regulamento (CE) nº XXX/XX [que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu].
2. Quando for feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigo 7º e no artigo 8º da referida decisão.

O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.
3. Quando for feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigo 7º e no artigo 8º da referida decisão.

Artigo 17º

Revogação

São revogadas a Directiva 93/65/CEE e a Directiva 97/15/CE.

As referências feitas às directivas revogadas serão entendidas como referências ao presente regulamento.

Artigo 18º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

SISTEMAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Para efeitos do disposto no presente regulamento, a rede de gestão do tráfego aéreo é subdividida em sete sistemas.

Quando necessário, o sistema deverá incluir não apenas a parte de terra mas também o equipamento de bordo e os procedimentos relativos às operações de gestão do tráfego aéreo, bem como os equipamentos aeroportuários e os procedimentos relativos às operações de gestão do tráfego aéreo.

1. Equipamentos e procedimentos utilizados para a gestão do fluxo de tráfego aéreo.
2. Equipamentos e procedimentos utilizados para a gestão do espaço aéreo.
3. Equipamentos e procedimentos para o controlo do tráfego aéreo, em especial para os sistemas de processamento dos dados de voo (FDPS), sistemas de processamento dos dados de vigilância (SDPS) e interfaces homem-máquina.
4. Equipamentos e procedimentos de comunicação, em especial para as comunicações em terra, no sentido ar-solo e no ar.
5. Equipamentos e procedimentos de navegação.
6. Equipamentos e procedimentos de vigilância.
7. Equipamentos e procedimentos de informação aeronáutica e meteorológica.

ANEXO II

REQUISITOS ESSENCIAIS

Parte A: Requisitos gerais

1. Exploração em contínuo

Os sistemas de gestão do tráfego aéreo e respectivos componentes serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a assegurar a exploração em contínuo da rede de gestão do tráfego aéreo em toda a Comunidade, a todo o momento e para todas as fases de voo. A exploração em contínuo abrange, em especial, o intercâmbio de informações, a interpretação comum das informações, desempenhos comparáveis de processamento e os procedimentos conexos que permitem desempenhos operacionais comuns, aprovados para a totalidade ou partes da rede de gestão do tráfego aéreo.

2. Apoio a novos conceitos de operação

A rede de gestão do tráfego aéreo, seus sistemas e componentes, devem sustentar, numa base coordenada, novos conceitos de operação aprovados que melhorem a qualidade dos serviços de navegação aérea, em especial, em termos de segurança e de capacidade, tendo em devida conta os desenvolvimentos tecnológicos e a sua introdução em condições de segurança.

3. Segurança

A evolução dos sistemas e operações da rede de gestão do tráfego aéreo deve alcançar níveis aprovados elevados de segurança. Para este efeito, serão estabelecidas metodologias aprovadas de gestão da segurança. Será definido um conjunto harmonizado de requisitos de segurança para os sistemas e seus componentes com o objectivo de alcançar os níveis de segurança aprovados.

4. Operação integrada civil/militar

A rede de gestão do tráfego aéreo, seus sistemas e componentes, devem favorecer as operações integradas civis/militares na medida necessária para a utilização eficiente do espaço aéreo.

5. Limitações ambientais

A evolução dos sistemas e operações da rede de gestão do tráfego aéreo deve minimizar o impacto ambiental, **em conformidade com os requisitos em matéria de segurança e** de acordo com a legislação comunitária aplicável.

6. Princípios de fabrico dos sistemas

Os sistemas serão concebidos, fabricados e mantidos com base em princípios sólidos de engenharia, em especial nos princípios relativos à elevada disponibilidade, redundância e tolerância à falha dos componentes essenciais.

Parte B : Requisitos específicos

1. Equipamentos e procedimentos utilizados para a gestão do espaço aéreo

1.2. Exploração em contínuo

A informação relativa a aspectos pré-táticos e táticos da disponibilidade do espaço aéreo deverá ser prestada a todos os envolvidos de forma correcta e atempada para assegurar uma repartição e utilização eficientes do espaço aéreo por todos os utilizadores desse espaço. A disponibilização de tal informação deve ter em conta as exigências de segurança nacional.

1.3. Segurança

A concepção, instalação, manutenção e operação dos equipamentos e procedimentos de gestão do espaço aéreo deve respeitar os requisitos de segurança aplicáveis às partes relevantes da rede (ou aos volumes relevantes de espaço aéreo).

1.4. Operação integrada civil/militar

Os equipamentos e procedimentos utilizados na gestão do espaço aéreo devem apoiar e facilitar a realização gradual de operações integradas civis/militares, em especial a utilização flexível do espaço aéreo.

2. Equipamentos e procedimentos utilizados para a gestão do fluxo de tráfego aéreo

2.1 Exploração em contínuo

Os equipamentos e procedimentos devem facilitar o intercâmbio bidireccional de informações de voo estratégicas e pré-táticas correctas, coerentes e relevantes e proporcionar capacidades de diálogo, tendo em vista a optimização da utilização do espaço aéreo.

Deve ser assegurado o fornecimento de informações de voo táticas, exactas e relevantes, relativas a todas as fases de voo para reforçar a optimização da utilização do espaço aéreo.

2.2. Segurança

Para garantir a carga da rede dentro dos limites impostos pelas normas de separação e de segurança, os equipamentos e procedimentos devem fazer corresponder a procura de utilização do espaço aéreo com a capacidade desse espaço, proporcionando, simultaneamente, a optimização da utilização do espaço aéreo.

2.3. Operação integrada civil/militar

Os equipamentos e procedimentos devem apoiar e facilitar a realização gradual de operações integradas civis/militares, em especial a utilização flexível do espaço aéreo.

3. Equipamentos e procedimentos utilizados para o controlo do tráfego aéreo

3.1. Requisitos gerais

3.1.1. Princípios de fabrico dos sistemas

Os sistemas serão concebidos, fabricados e mantidos com base em princípios sólidos de engenharia, especialmente os princípios relativos à modularidade para facilitar a intermutabilidade dos componentes.

3.1.2. Segurança

Os sistemas serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a manter elevados níveis de segurança em modos de funcionamento nominais e degradados, especialmente quando são aplicados níveis superiores de automatização.

Os sistemas serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a proporcionar, em caso de falha, uma transição gradual e sem dificuldades entre os níveis nominais de automatização e o modo de funcionamento degradado.

3.2. Sistemas de processamento de dados de voo

3.2.1. Exploração em contínuo

Os sistemas de processamento de dados de voo devem ser interoperáveis em termos de intercâmbio atempado de informações correctas e coerentes e basear-se numa interpretação operacional comum de tais informações por forma a assegurar um processo de planificação coerente e consistente e uma coordenação táctica eficiente em termos de recursos, em toda a Comunidade, durante todas as fases de voo.

Para assegurar o processamento seguro, sem dificuldades e rápido em toda a Comunidade, os desempenhos do processamento dos dados de voo devem ser equivalentes e adequados a um meio determinado (superfície, área de controlo terminal, em rota), com características de tráfego conhecidas e conformes com um determinado conceito de operação, especialmente em termos de exactidão e tolerância a falhas dos resultados do processamento.

3.2.2. Apoio a novos conceitos de operação

Os sistemas de processamento dos dados de voo devem permitir a aplicação gradual de conceitos de operação avançados para todas as fases de voo, em especial os relativos ao processo decisório colaborativo, ao aumento de automatização e à delegação à parte de bordo da responsabilidade em matéria de separação.

As características dos instrumentos altamente automatizados devem permitir um processamento pré-táctico e táctico coerente e eficiente das informações de voo em partes da rede.

Os sistemas de bordo e de terra e os seus componentes que sustentam o processo decisório colaborativo e a delegação à parte de bordo da responsabilidade em matéria de separação serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a assegurar a interoperabilidade em termos de intercâmbio atempado de informações correctas e

coerentes e partilharão uma interpretação comum da situação operacional actual e futura.

3.2.3. Segurança

A concepção, fabrico, manutenção e operação dos sistemas de processamento dos dados de voo deve alcançar elevados níveis de segurança nos modos de funcionamento nominais e degradados, com o objectivo de reduzir o número de acidentes ou incidentes potencialmente perigosos provocados pela gestão do tráfego aéreo, relativamente a todas as fases de voo e à totalidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.

As redes de segurança devem obedecer às características de desempenho comuns aprovadas decorrentes dos níveis acordados de segurança para a totalidade ou partes da rede.

3.2.4. Operação integrada civil/militar

A concepção, fabrico, manutenção e operação dos sistemas de processamento dos dados de voo deve facilitar o intercâmbio atempado de informações correctas e coerentes entre as partes civis e militares, no que se refere a todas as fases de voo e à totalidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo e, na medida do possível, um meio de trabalho semelhante.

3.3. Sistemas de processamento dos dados de vigilância

3.3.1. Exploração em contínuo

Os sistemas de processamento dos dados de vigilância serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a proporcionar a qualidade de serviço exigida num meio determinado (superfície, área de controlo terminal, em rota), com características de tráfego conhecidas, especialmente em termos de exactidão e fiabilidade dos resultados calculados, correcção, integridade, disponibilidade, continuidade e prontidão da informação a nível do controlador.

Os sistemas de processamento dos dados de vigilância devem permitir o intercâmbio atempado de informações relevantes, exactas, consistentes e coerentes para garantir a optimização das operações nas diferentes partes da rede.

3.3.2. Apoio a novos conceitos de operação

Os sistemas de processamento dos dados de vigilância devem permitir a disponibilização gradual de novas fontes de informações de vigilância de forma a garantir a qualidade global do serviço.

3.4. Interface homem-máquina

3.4.1. Exploração em contínuo

As interfaces homem-máquina dos sistemas de terra de controlo do tráfego aéreo serão concebidas, fabricadas, mantidas e operadas de forma a proporcionar um meio de trabalho semelhante a todos os controladores.

3.4.2. Segurança

As interfaces homem-máquina serão concebidas, fabricadas, mantidas e operadas de forma a garantir a coerência entre as tarefas atribuídas ao controlador e as capacidades humanas nos modos de funcionamento nominais e degradados em conformidade com os níveis de segurança exigidos.

4. Equipamentos e procedimentos de comunicação relativos às comunicações em terra, no sentido ar-solo e no ar

4.1. Exploração em contínuo

Os sistemas de comunicação serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a alcançar os desempenhos exigidos num determinado volume de espaço aéreo ou para uma aplicação específica, especialmente em termos de tempo de processamento da comunicação, da integridade, disponibilidade e continuidade da função.

A rede de comunicações em toda a Comunidade deverá permitir satisfazer as exigências de qualidade de serviço, cobertura e redundância.

4.2. Apoio a novos conceitos de operação

Os sistemas de comunicação devem favorecer a aplicação aprovada de conceitos de operação avançados para todas as fases de voo, especialmente os relativos ao processo decisório colaborativo e à delegação à parte de bordo da responsabilidade em matéria de separação.

4.3. Limitações ambientais

A localização e operação dos sistemas de comunicação terrestres deve ter com conta as limitações ambientais.

Os sistemas de comunicação terrestres serão concebidos, fabricados, instalados, mantidos e operados de forma a serem electromagneticamente imunes e a não interferirem com as instalações, equipamentos e redes públicas ou privadas no seu ambiente normal.

5. Equipamentos e procedimentos de navegação

5.1. Exploração em contínuo

Os sistemas de navegação serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a alcançar a exactidão de navegação horizontal e vertical exigida para um determinado meio (superfície, área de controlo terminal, em rota), com características de tráfego conhecidas e ser explorados de acordo com um conceito operacional determinado.

5.2. Segurança

A concepção, fabrico, manutenção e operação dos sistemas de navegação deve garantir o nível de segurança fixado para a rede ou partes da rede, nomeadamente para modos degradados específicos.

5.3. Limitações ambientais

A localização e operação dos sistemas de navegação terrestres deve ter em conta as limitações ambientais e respeitar os requisitos de compatibilidade electromagnética.

Os sistemas de navegação terrestres serão concebidos, fabricados, instalados, mantidos e operados de forma a serem electromagneticamente imunes e a não interferirem com as instalações, equipamentos e redes públicas ou privadas no seu ambiente normal.

6. Equipamentos e procedimentos de vigilância

6.1. Exploração em contínuo

Os sistemas de vigilância serão concebidos, fabricados, mantidos e operados de forma a alcançar as separações mínimas exigidas aplicáveis num determinado meio (superfície, área de controlo terminal, em rota), com características de tráfego conhecidas e explorados de acordo com um conceito operacional determinado, especialmente em termos de exactidão na posição de controlo, cobertura, alcance e qualidade de serviço.

A rede de vigilância em toda a Comunidade deve respeitar os requisitos de exactidão, cobertura e redundância, incluindo a disponibilidade de informações, para garantir a optimização das operações nas diferentes partes da rede.

6.2. Limitações ambientais

A localização e operação dos sistemas terrestres de vigilância deve ter em conta as limitações ambientais.

Os sistemas de vigilância terrestres serão concebidos, fabricados, instalados, mantidos e operados de forma a serem electromagneticamente imunes e a não interferirem com as instalações, equipamentos e redes públicas ou privadas no seu ambiente normal.

7. Equipamentos e procedimentos de informação aeronáutica e meteorológica

7.1. Exploração em contínuo

Informações aeronáuticas exactas e consistentes devem ser progressivamente fornecidas em formato electrónico, com base num modelo de dados aprovado de comum acordo e normalizado.

Informações meteorológicas exactas, completas e actualizadas devem ser disponibilizadas em tempo útil, com base num conjunto de dados aprovado de comum acordo.

7.2. Apoio a novos conceitos de operação

Informações aeronáuticas cada vez mais exactas, completas e actualizadas serão disponibilizadas e utilizadas em tempo útil para favorecer o aumento contínuo de eficiência na utilização do espaço aéreo.

Informações meteorológicas cada vez mais exactas, completas e actualizadas serão disponibilizadas e utilizadas em tempo útil para favorecer o aumento contínuo de eficiência na utilização do espaço aéreo.

7.3. Segurança

Serão disponibilizadas em tempo útil informações aeronáuticas exactas e consistentes, especialmente entre componentes ou sistemas de bordo e de terra.

ANEXO III

COMPONENTES

Declaração CE

- de conformidade
- de aptidão para utilização

1. Componentes

A declaração CE aplica-se aos componentes essenciais para alcançar os objectivos do presente regulamento. Tais componentes serão identificados nas regras de aplicação, de acordo com o disposto no artigo 6º do presente regulamento.

2. Âmbito

A declaração CE abrange:

- a avaliação por um organismo ou organismos notificados da conformidade intrínseca de um componente considerado isoladamente relativamente às especificações comunitárias a respeitar, ou
- a avaliação/decisão de um organismo ou organismos notificados relativa à aptidão para utilização de um componente considerado no seu ambiente de gestão do tráfego aéreo.

Os procedimentos de avaliação aplicados pelos organismos notificados nas fases de concepção e fabrico basear-se-ão nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE, de acordo com as condições referidas nas regras de aplicação.

3 Teor da declaração CE

A declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização e os documentos que a acompanham devem ser assinados e datados.

A declaração deve ser redigida na mesma língua das instruções e deve conter:

- as referências do regulamento e, se necessário, as referências de outras disposições comunitárias aplicáveis;
- nome e endereço do fabricante ou do seu representante autorizado estabelecido na Comunidade (indicar o nome comercial e endereço completo e, no caso do representante autorizado, indicar igualmente o nome comercial do fabricante);
- a descrição do componente;
- a descrição do procedimento adoptado para declarar a conformidade, aptidão para utilização (Artigo 9º do presente regulamento);
- todas as descrições relevantes do componente e, em especial as condições da sua utilização;

- caso aplicável, o nome e endereço do organismo ou organismos notificados envolvidos no procedimento aplicado no que se refere à conformidade ou à aptidão para utilização e data do certificado de exame, bem como, se necessário, o prazo e as condições de validade do certificado;
- se necessário, a referência das especificações comunitárias seguidas;
- a identificação do signatário com poderes para assumir compromissos em nome do fabricante ou do representante autorizado do fabricante estabelecido na Comunidade.

ANEXO IV

SISTEMAS

Declaração CE de verificação de sistemas

Procedimento de verificação para sistemas

1 Teor da declaração de verificação de sistemas

A declaração CE de verificação e os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados.

A referida declaração deve ser redigida na mesma língua do ficheiro técnico e conter:

- as referências do regulamento e, se necessário, as referências de outras disposições comunitárias aplicáveis;
- nome e endereço da entidade contratante ou do seu representante autorizado estabelecido na Comunidade (nome comercial e endereço completo e, no caso do representante autorizado, indicar igualmente o nome comercial da entidade contratante);
- uma breve descrição do sistema;
- a descrição do procedimento adoptado para declarar a conformidade do sistema (artigo 10º do presente regulamento);
- se aplicável, o nome e endereço do organismo notificado que aplicou o procedimento de verificação;
- as referências dos documentos contidos no ficheiro técnico;
- se necessário, a referência às especificações comunitárias;
- todas as disposições relevantes provisórias ou definitivas que os sistemas devem respeitar e, em especial, se necessário, as restrições ou condições operacionais;
- caso seja temporária: o período de validade da declaração CE;
- a identificação do signatário.

2. Procedimento de verificação para sistemas

A verificação dos sistemas consiste no procedimento através do qual um prestador de serviços de navegação aérea ou um organismo notificado, quando tal for exigido pela regra de aplicação relevante, controla e certifica:

- a conformidade de um sistema com o presente regulamento,
 - a conformidade de um sistema com outras disposições comunitárias aplicáveis,
- que o sistema em causa pode entrar em funcionamento.

O sistema é controlado em cada uma das seguintes fases:

- concepção global,
- desenvolvimento e integração do sistema, incluindo, em especial, a montagem de componentes e as adaptações gerais,
- integração operacional.

Quando é envolvido, o organismo notificado emite um certificado de conformidade destinado à entidade contratante ou ao seu representante autorizado estabelecido na Comunidade. A entidade contratante elabora em seguida a declaração de verificação destinada à autoridade supervisora nacional.

3. *Ficheiro técnico*

O ficheiro técnico que acompanha a declaração CE de verificação deve conter todos os documentos necessários relativos às características do sistema, incluindo as condições e limites da sua utilização, bem como, se necessário, os documentos que certificam a conformidade dos componentes.

No mínimo, devem ser incluídos os seguintes documentos:

- indicação das partes relevantes das especificações técnicas utilizadas para as aquisições públicas que asseguram o cumprimento das regras de aplicação relevantes e, se necessário das especificações comunitárias;
- lista dos componentes essenciais para a exploração em contínuo, segurança ou desempenho, tal como referido no artigo 6º do presente regulamento;
- cópias da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização, que deve acompanhar os componentes acima referidos de acordo com o disposto no artigo 9º do presente regulamento, juntamente, se necessário, com uma cópia dos registos dos ensaios e exames realizados pelos organismos notificados;
- no caso de um organismo notificado ter sido envolvido na verificação de um ou mais sistemas, um certificado por este rubricado declarando a conformidade do sistema com o presente regulamento e mencionado todas as reservas registadas durante o desempenho de actividades e não retiradas;
- caso não tenha sido envolvido um organismo notificado, um registo dos ensaios e das configurações da instalação destinadas a garantir a conformidade com os requisitos essenciais e quaisquer requisitos específicos consagrados nas regras de aplicação relevantes.

4 *Apresentação*

O ficheiro técnico deve apresentado em anexo à declaração de verificação que a entidade contratante envia à autoridade supervisora nacional.

A entidade contratante deve conservar uma cópia do ficheiro técnico durante o período de vida útil do sistema. Tal cópia deve ser enviada a qualquer Estado-Membro que o solicite.

ANEXO V

ORGANISMOS NOTIFICADOS

1. O organismo, seu Director e pessoal responsável pela realização dos controlos podem não ser envolvidos, directamente ou na qualidade de representantes autorizados, na concepção, fabrico, comercialização ou manutenção dos componentes, sistemas ou na respectiva utilização. Isto não exclui a possibilidade de o fabricante ou construtor e esse organismo procederem a um intercâmbio de informações técnicas.
2. O organismo e o pessoal responsáveis pela realização dos controlos deve efectuá-los com a maior integridade profissional e competência técnica possíveis e estar isentos de pressões e incentivos, em especial de natureza financeira, que podem afectar a sua apreciação ou os resultados das inspecções, especialmente por parte de pessoas ou grupos de pessoas afectados por esses resultados.
3. O organismo deve dispor do pessoal e dos meios necessários para realizar de forma adequada as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com os controlos, devendo igualmente ter acesso aos equipamentos necessários para a realização de controlos extraordinários.
4. O pessoal responsável pela inspecção deve ter:
 - uma formação técnica e profissional sólida,
 - um conhecimento satisfatório dos requisitos das inspecções que realizam e uma experiência adequada no domínio de tais operações,
 - a capacidade necessária para elaborar declarações, registos e relatórios para demonstrar a realização das inspecções.
5. Deve ser garantida a imparcialidade do pessoal responsável pela realização das inspecções. A respectiva remuneração não deve depender do número de inspecções realizadas nem dos resultados das mesmas.
6. O organismo deve subscrever um seguro de responsabilidade, excepto se o Estado a assumir, em conformidade com a legislação nacional, ou o próprio Estado-Membro for directamente responsável pelas inspecções.
7. O pessoal do organismo deve respeitar a obrigação de sigilo profissional no que se refere a todas as informações obtidas durante a realização das suas tarefas ao abrigo do presente regulamento.