

**Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo**

(2002/C 103 E/08)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(2001) 564 final/2 — 2001/0237(COD)

(Apresentada pela Comissão em 11 de Dezembro de 2001)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

espaciais), incluindo estruturas, equipamentos, hardware e software informáticos, bem como o pessoal que os opera.

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado,

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) n.º ... do Parlamento Europeu e do Conselho (relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu), e com a organização e utilização do espaço aéreo, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º ... do Parlamento Europeu e do Conselho (relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu).

(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 normalização<sup>(1)</sup>, de acordo com a qual os requisitos essenciais, as regras e as normas devem ser complementares e coerentes.

(3) O Regulamento (CE) n.º ... do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece o quadro para a criação do céu único europeu.

(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

(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 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.

<sup>(1)</sup> JO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

- (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.
- (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 técnica <sup>(1)</sup>. 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 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 5.º 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.

<sup>(1)</sup> JO L 220 de 30.8.1993, p. 23.

(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 aéreo<sup>(1)</sup>, 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.

(24) Dado que a Directiva 97/15/CE da Comissão, 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 aéreo<sup>(2)</sup> 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.º 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/CEE do Conselho<sup>(3)</sup> são compatíveis com o disposto no presente regulamento.

(26) Dado que as medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento são de âmbito geral, na acepção do disposto no artigo 2.º da Decisão do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>(4)</sup>, devem ser adoptadas através da aplicação do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da referida decisão. Todavia, em conformidade com a alínea c) do artigo 2.º daquela Decisão, algumas medidas deverão ser adoptadas através da aplicação do procedimento consultivo previsto no artigo 3.º da referida decisão,

<sup>(1)</sup> JO L 187 de 29.7.1993, p. 52.

<sup>(2)</sup> JO L 95 de 10.4.1997, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 254 de 9.10.2000, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

#### 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.º ... (que estabelece o quadro para a criação 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.º ... (relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu), estão excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento.

#### Artigo 2.º

#### 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 em contínuo e o seu desenvolvimento e modernização em função das novas tecnologias.

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

#### Artigo 3.º

#### Definições

Para efeitos do presente regulamento, as definições previstas no artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º ... (que estabelece o quadro para a criação 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 1.º da Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> 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;
- 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 4.º

##### 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 5.º

##### 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 n.º 3 do artigo 16.º.

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 5.º 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 n.º 3 do artigo 16.º.

#### Artigo 6.º

##### 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 2.º, 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.

<sup>(1)</sup> JO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

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 n.º 2 do artigo 16.º.

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 n.º 2 do artigo 16.º.

### CAPÍTULO III

#### PROCEDIMENTOS

##### Artigo 7.º

#### 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 n.º 4 do artigo 6.º 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 n.º 3 do artigo 16.º.

2. A Comissão publicará as referências às normas europeias referidas no n.º 1 no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

3. As referências das especificações técnicas do Eurocontrol mencionadas no n.º 1 serão publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, após consulta do Comité do Céu Único, em conformidade com o procedimento referido no n.º 3 do artigo 16.º.

##### Artigo 8.º

#### Regras de aplicação

1. Na preparação das regras de aplicação referidas no artigo 6.º, 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 n.º 2 do artigo 16.º. 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. 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 n.º 2 do artigo 16.º. Quando forem necessárias acções simultâneas de diferentes interessados para alcançar os objectivos do presente regulamento, a data de entrada em vigor pode 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 9.º

#### 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 12.º 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 10.º

#### 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 12.º 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 11.º

##### 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 as partes envolvidas no mais breve prazo de tempo possível. Se, na sequência das 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 n.º 1 seja justificada por insuficiências das regras de aplicação ou das especificações comunitárias, aplica-se o procedimento referido nos artigos 5.º e 6.º. Se, na sequência das consultas, 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 12.º

##### 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 9.º e do procedimento de verificação previsto no artigo 10.º, 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 n.ºs 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 4.º do Regulamento (CE) n.º . . . (relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu).

#### CAPÍTULO V

##### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 13.º

##### Revisão dos anexos

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

#### Artigo 14.º

##### Introdução de novas tecnologias e processo de consulta do sector

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 conceito de operação referido no n.º 1, a Comissão consultará os interessados, incluindo os prestadores de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo 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 n.º 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 15.º***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 16.º***Procedimentos do Comité**

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único, tal como previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o quadro para a criação do céu único europeu).

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

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

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

*Artigo 17.º***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 18.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.

## 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, 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 tácticas, 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 6.º 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 9.º 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 10.º 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 6.º 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 9.º 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.