



Índice

II *Atos não legislativos*

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão** ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/123 DA COMISSÃO

de 24 de janeiro de 2019

que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («Regulamento do espaço aéreo») ⁽¹⁾, nomeadamente o seu artigo 6.º, n.ºs 4 e 7,

Considerando o seguinte:

- (1) As funções de rede devem consistir num serviço de interesse geral, exercido em benefício da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA, a seguir designada «a rede») e no contexto da mesma. Devem contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo, assegurando o nível necessário de desempenho, interoperabilidade, compatibilidade e coordenação das atividades, incluindo as destinadas a garantir a melhor utilização possível de recursos escassos.
- (2) A conceção da rede europeia de rotas, a gestão da capacidade da rede e dos fluxos de tráfego aéreo e a coordenação de recursos escassos, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 551/2004, não devem prejudicar a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as suas responsabilidades em matéria de ordem pública, segurança pública e defesa, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (3) A rede deve incluir todas as componentes físicas e operacionais que determinam o desempenho das aeronaves, em especial a sua pontualidade e eficiência de voo, operadas no espaço aéreo da região EUR da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no qual os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo.
- (4) A rede europeia de rotas deve ser concebida de modo a melhorar os trajetos numa perspetiva porta-a-porta em todas as fases do voo, tendo particularmente em conta os aspetos da eficiência do voo e ambientais.
- (5) São necessárias medidas operacionais para desenvolver estruturas de espaço aéreo eficientes e gerir a capacidade disponível, a fim de assegurar a melhoria contínua das operações de rede no céu único europeu e contribuir para a consecução dos objetivos de desempenho a nível europeu. Essas ações operacionais devem permitir uma utilização eficiente do espaço aéreo e garantir que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajetórias preferidas.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

- (6) A função de gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) é parte integrante das funções da rede, com vista a otimizar a capacidade disponível na utilização do espaço aéreo. Por conseguinte, esta função deve ser mais pormenorizada, tendo em devida conta o Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão ⁽³⁾.
- (7) O Regulamento (CE) n.º 551/2004 prevê a adoção de regras pormenorizadas de execução para coordenar e harmonizar os processos e procedimentos destinados a melhorar a eficiência da gestão das frequências aeronáuticas. As normas de execução também deverão prever uma função central de coordenação da identificação e resolução precoces das necessidades de frequência, com vista a apoiar a conceção e o funcionamento da rede.
- (8) Os trabalhos da OACI em matéria de conceção de rotas, gestão do fluxo de tráfego aéreo, gestão de frequências e de códigos de transponders de radar devem ser utilizados como base para otimizar o desenvolvimento e o funcionamento da rede.
- (9) Os Estados-Membros devem cumprir as suas obrigações para com a OACI sobre a conceção das rotas, a gestão do fluxo de tráfego aéreo, a gestão de frequências e dos códigos dos transponders de radar e implementá-las mais eficazmente para a rede. O gestor da rede deve assegurar a coordenação e o apoio nessa área.
- (10) A implementação da função de gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) não deve prejudicar o disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ⁽⁴⁾. Os aeroportos que são pontos de entrada e de saída da rede contribuem decisivamente para o desempenho geral da rede. Por esse motivo, essa função deve estabelecer a ligação com os operadores aeroportuários, atuando como coordenadores em terra, a fim de otimizar a capacidade no terreno. Melhorar-se-ia assim a capacidade global da rede. Além disso, deverão ser estabelecidos procedimentos para aumentar a coerência entre as faixas horárias dos aeroportos e os planos de voo, a fim de otimizar a capacidade disponível da rede, incluindo os aeroportos.
- (11) A atribuição do espectro de radiofrequências processa-se no contexto da União Internacional das Telecomunicações (UIT). Os Estados-Membros têm a responsabilidade de comunicar à UIT os seus requisitos em matéria de aviação civil e de utilizar, subsequentemente, da melhor forma, as faixas de frequência atribuídas ao tráfego aéreo geral. A Decisão 676/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾ define um quadro político e jurídico para essa zona.
- (12) A OACI elaborou documentos de orientação relevantes para os códigos dos transponders de radar, incluindo os códigos de interrogador Modo S, bem como as funções de radiofrequência. Opera igualmente um sistema de registo das atribuições das frequências para efeitos de tráfego aéreo geral na região europeia da OACI. Este processo é atualmente facilitado pelo Eurocontrol, que intervém na qualidade de gestor da rede.
- (13) Os eventos relacionados com o abate do voo MH 17 no espaço aéreo da Ucrânia em 17 de julho de 2014 e o atentado terrorista no aeroporto de Bruxelas-Nacional em 22 de março de 2016 demonstraram a necessidade de uma entidade central que possa contribuir para a coordenação de medidas de atenuação a nível local, regional e da rede, a fim de garantir uma resposta atempada a futuras situações de crise que possam afetar a aviação.
- (14) O gestor da rede deve atuar como órgão imparcial e competente para desempenhar eficazmente as funções necessárias para a execução das funções de rede previstas no Regulamento (CE) n.º 551/2004 e com os recursos adequados. O candidato a gestor da rede deve fornecer elementos de prova sobre os meios e os recursos que tenciona utilizar para garantir o cumprimento dos requisitos impostos a este organismo. O gestor da rede deve ser representado por um gestor do organismo designado para agir como gestor da rede.
- (15) É benéfico dispor de um organismo único que coordene as várias funções de rede em apoio das medidas tomadas a nível local e sub-regional para desenvolver e facilitar objetivos operacionais e estratégicos coerentes a curto e a longo prazo em consonância com os objetivos de desempenho. No entanto, as funções de rede devem ser desempenhadas pelas partes operacionais e pelo gestor da rede e a nível dos Estados-Membros e dos blocos funcionais de espaço aéreo em conformidade com a repartição de responsabilidades prevista pelo presente regulamento.

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo (JO L 80 de 26.3.2010, p. 10).

⁽⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

⁽⁵⁾ Decisão n.º 676/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de março de 2002, relativa a um quadro regulamentar para a política do espectro de radiofrequências na Comunidade Europeia (Decisão Espectro de Radiofrequências) (JO L 108 de 24.4.2002, p. 1).

- (16) Em 2017, a Comissão analisou a governação, os mecanismos financeiros, a base de custos e a relação custo/eficácia das funções da rede. Segundo esta análise, o gestor da rede beneficiaria de uma governação reforçada e de uma maior autonomia de gestão.
- (17) As funções de rede devem ser asseguradas de uma forma eficiente em termos de custos, evitando-se em especial a duplicação de esforços.
- (18) As obrigações e as funções do gestor da rede devem ser claramente definidas no que diz respeito à execução das funções de rede e ao desempenho da rede. Devem incluir qualquer serviço ou atividade que seja necessário prosseguir centralmente em benefício das partes interessadas operacionais, em conformidade com as estruturas e os processos de trabalho para as operações acordados com essas partes interessadas.
- (19) As tarefas confiadas ao gestor da rede no que respeita à monitorização das infraestruturas e dos serviços comuns de apoio às redes devem ser realizadas tendo plenamente em conta os pareceres dos Estados-Membros e das partes interessadas operacionais.
- (20) O gestor da rede deve ser envolvido na preparação dos planos e nas ações operacionais relacionadas com a execução das funções de rede a nível nacional e sub-regional, quando esses planos e ações tiverem um impacto sobre o desempenho da rede.
- (21) Para assegurar um desempenho adequado da rede, o plano de operações da rede deve incluir medidas operacionais e valores de referência locais que tenham em conta a evolução das condições da rede e visem atingir os objetivos de desempenho a nível da União. Além disso, o gestor da rede deve identificar as limitações operacionais e os pontos de estrangulamento e sugerir medidas adequadas.
- (22) A aplicação de princípios sólidos de gestão é essencial para uma melhoria contínua do fluxo de tráfego aéreo na União, antecipando o crescimento do tráfego aéreo e tirando o máximo partido da capacidade disponível, reduzindo ao mesmo tempo o impacto ambiental dos fluxos de tráfego aéreo. Por conseguinte, é necessário estabelecer um quadro comum para o planeamento e a introdução de melhorias no desempenho da rede. Para esse efeito, deve ser elaborado, a nível da rede, um plano estratégico e um plano de operações.
- (23) O gestor da rede e as partes interessadas operacionais devem proceder em parceria para melhorar a gestão do fluxo de tráfego aéreo e tomar as medidas corretivas adequadas. O gestor da rede deve, nomeadamente, poder adotar medidas ATFM destinadas a utilizar da melhor forma possível as capacidades disponíveis e promover o melhor fornecimento dessa capacidade pelos setores ATC.
- (24) As funções de rede não deverão prejudicar o disposto no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, que visa salvaguardar os interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa. As funções de rede não devem prejudicar a aplicação da utilização flexível do espaço aéreo prevista no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004.
- (25) Convirá coordenar as funções de rede e as operações organizadas ao nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- (26) As operações militares, a cooperação e a coordenação civil-militar revestem-se da máxima importância para a consecução dos objetivos visados. O presente regulamento não deve abranger decisões sobre o conteúdo, o âmbito ou o desempenho das operações militares e da formação ao abrigo do regime de tráfego aéreo operacional. No entanto, é importante abranger as interfaces entre estas operações e as abrangidas pelo presente regulamento, no interesse da segurança e da eficiência mútua.
- (27) É necessário assegurar a execução atempada e efetiva das funções de rede e apoiar o gestor da rede no desempenho das suas funções, estabelecendo um quadro eficiente para a consulta das partes operacionais interessadas e estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações.
- (28) Deverão efetuar-se consultas às partes interessadas aos níveis nacional, dos blocos funcionais de espaço aéreo e da rede.
- (29) Deverá ser criado um Conselho de Administração da Rede, a fim de assegurar uma governação adequada em matéria de execução das funções de rede.

- (30) Para garantir a eficácia do processo de tomada de decisões, o Conselho de Administração da Rede deverá dispor de um número limitado de membros com responsabilidades operacionais e de gestão e com amplos conhecimentos e competências no domínio da gestão do tráfego aéreo. Esses membros devem assegurar uma representação equilibrada dos interesses de todas as partes interessadas. Os prestadores de serviços de navegação aérea dos países associados que contribuem para o trabalho do gestor da rede através dos seus representantes, devem igualmente ser autorizados a participar no Conselho de Administração da Rede.
- (31) O Conselho de Administração da Rede deve ser apoiado, na sua tomada de decisões, por um grupo de trabalho sobre operações composto por gestores operacionais, a fim de prestar informações e conselhos operacionais adequados.
- (32) A fim de garantir a eficácia da gestão de crises a nível da rede e apoiar a Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia nas suas tarefas, deve ser criada uma rede de pontos focais estatais. Os pontos focais deverão facilitar a participação das autoridades nacionais e assegurar uma estreita cooperação com as estruturas correspondentes ao nível dos Estados-Membros em caso de crise.
- (33) Tendo em conta a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e os seus requisitos em matéria de ordem pública, segurança pública e defesa, bem como as suas responsabilidades no que respeita às funções da rede, os Estados-Membros devem ser informados e consultados sobre todas as medidas com impacto significativo sobre o desempenho da rede. A Comissão deverá tirar o melhor partido possível das reuniões do Comité, a fim de ter em conta os seus pontos de vista.
- (34) O orçamento do gestor da rede deve permitir a consecução dos objetivos específicos identificados no sistema de desempenho e a execução do programa de trabalho correspondente. O orçamento deve ser identificável separadamente do resto do orçamento do organismo designado para agir enquanto gestor da rede, caso esse organismo se dedique a qualquer outra atividade. O Conselho de Administração da Rede deve corroborar a coerência do orçamento do gestor da rede com o programa de trabalho anual do gestor da rede.
- (35) A Comissão deverá garantir a supervisão adequada do gestor da rede. Essa supervisão deve ter em conta o papel da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação enquanto autoridade competente para a certificação e a supervisão do gestor da rede.
- (36) Os países terceiros que tenham um acordo com a União devem participar na criação e implementação das funções de rede, a fim de reforçar a dimensão pan-europeia do céu único europeu.
- (37) O presente regulamento tem devidamente em conta a experiência adquirida com a execução das funções de rede desde 2011 e estabelece regras comuns revistas para a execução das funções de rede. O Regulamento (CE) n.º 677/2011 da Comissão⁽⁶⁾ deve, pois, ser revogado.
- (38) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas para a implementação das funções de rede da gestão do tráfego aéreo (funções de rede) em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004. Estabelece igualmente regras para a gestão das crises da rede.
2. As funções de rede abrangidas pelo presente regulamento são as seguintes:
 - a) a conceção da rede de rotas europeia (CRER);

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 (JO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

- b) a gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) referida no artigo 6.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e no Regulamento (UE) n.º 255/2010;
- c) no que se refere à coordenação de recursos escassos:
- i) as radiofrequências dentro das faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral;
 - ii) os códigos dos transponders de radar.

3. Para efeitos da implementação das funções de rede, o presente regulamento aplica-se aos Estados-Membros, ao gestor da rede, à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir «a Agência»), aos utilizadores do espaço aéreo, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeroportos e aos coordenadores de faixas horárias nos aeroportos, a nível local, nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo.

4. O presente regulamento aplica-se ao espaço aéreo da região EUR da OACI, na qual os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo na aceção do artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 549/2004. O presente regulamento pode igualmente aplicar-se ao espaço aéreo nas regiões EUR da OACI, NAT, AFI e MID, nas quais os países terceiros na aceção do artigo 24.º, n.º 1, são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo.

Artigo 2.º

Definições

Para fins do presente regulamento, aplicam-se as definições do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão e do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 2150/2005 ⁽⁷⁾ da Comissão.

De igual forma, deve entender-se por:

- 1) «Recursos limitados», a disponibilização de meios que permitam que a ATM funcione com eficácia, limitados em termos de disponibilidade e coordenados centralmente pelo gestor da rede para assegurar o desempenho da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («a rede»);
- 2) «Faixa de frequências aeronáuticas», uma inscrição no quadro de atribuições de frequências dos Regulamentos das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações de uma dada faixa de frequências na qual se processam as atribuições de frequências ao tráfego aéreo geral;
- 3) «Operador de aeroporto», a entidade que, em conjugação com outras atividades ou de qualquer outro modo, tem, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, a incumbência de administrar e gerir as infraestruturas aeroportuárias e de coordenar e controlar as atividades dos diversos operadores presentes no aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;
- 4) «Coordenador de faixas horárias de um aeroporto», uma pessoa singular ou coletiva qualificada, designada nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 95/93;
- 5) «Partes interessadas operacionais», os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, os prestadores de serviços de navegação aérea civil e militar e os operadores de aeroportos que operam no espaço aéreo a que se refere o artigo 1.º, n.º 4;
- 6) «Gestor da rede», o organismo ao qual são confiadas as tarefas necessárias para o desempenho das funções referidas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004;
- 7) «Países associados», países terceiros membros do Eurocontrol, com exceção dos que participam no trabalho do gestor da rede, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 1;
- 8) «Regime de desempenho», o quadro regulamentar para melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções de rede no céu único europeu, tal como referido no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;

⁽⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, de 23 de dezembro de 2005, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo (JO L 342 de 24.12.2005, p. 20).

- 9) «Processo decisório cooperativo», um processo em que as decisões são tomadas em interação e consulta com os Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros intervenientes, se necessário, em conformidade com os artigos 15.º a 17.º;
- 10) «Órgão de análise do desempenho», o grupo independente de peritos sobre o desempenho dos serviços de navegação aérea e as funções de rede no céu único europeu, instituído pela Decisão (UE) 2016/2296 ⁽⁸⁾;
- 11) «Conselho de Administração da Rede», o conselho instituído pelo presente regulamento que monitoriza e orienta a execução das funções de rede, incluindo o desempenho das funções do gestor da rede em conformidade com o artigo 18.º;
- 12) «Ação operacional», a ação, a nível local, nacional, do FAB ou da rede, conforme determinado no plano de operações da rede, através de decisões de cooperação entre as partes interessadas operacionais e o gestor da rede;
- 13) «Crise na rede», uma situação de incapacidade para assegurar a prestação de serviços de navegação aérea ao nível exigido que provoca uma perda importante de capacidade da rede, ou um desequilíbrio importante entre a capacidade e a procura da rede ou uma falha importante no fluxo de informações numa ou em várias partes da rede na sequência de uma situação invulgar ou imprevista;
- 14) «Cooperação civil-militar», a interação entre as autoridades civis e militares e as componentes da ATM referidas no artigo 3.º, n.º 1, necessária para garantir a utilização segura, eficiente e harmoniosa do espaço aéreo;
- 15) «Rota condicional (CDR)», uma rota ATS que apenas está disponível para o planeamento de voos e é utilizada em condições especificadas;
- 16) «Organismos europeus representativos», qualquer pessoa coletiva ou entidade que represente os interesses de uma ou várias categorias de partes interessadas operacionais a nível europeu;
- 17) «Ponto focal nacional», no contexto da gestão de crises, as pessoas dos Estados-Membros em ligação com as estruturas e organizações nacionais competentes em matéria de gestão de crises e a Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia;
- 18) «Impacto na rede», no contexto da função de gestão das radiofrequências abordada no anexo III, uma situação em que uma atribuição de radiofrequências degradará, obstruirá ou interromperá o funcionamento de uma ou mais atribuições de radiofrequências da rede, ou impedirá a utilização ótima das faixas de frequências aeronáuticas dentro do âmbito de aplicação do presente regulamento;
- 19) «Conceção do espaço aéreo», um processo que garante o desenvolvimento e a aplicação de capacidades e técnicas de navegação avançadas, a melhoria das redes de rotas e da setorização associada, a otimização das estruturas de espaço aéreo e procedimentos de ATM que reforcem as capacidades;
- 20) «Utilização do espaço aéreo», o modo como o espaço aéreo é utilizado operacionalmente;
- 21) «Espaço aéreo de rotas livres», um espaço aéreo específico no qual os utilizadores podem planificar livremente as suas rotas entre um ponto de entrada e um ponto de saída sem referência à rede de rotas ATS;
- 22) «Setor de controlo do tráfego aéreo» («setor ATC»), um volume definido de espaço aéreo em relação ao qual uma equipa de controladores é responsável pelo ATC (controlo do tráfego aéreo) a qualquer momento;
- 23) «Rota requerida pelo utilizador», o itinerário necessário que os operadores de aeronaves declaram, na fase de organização do espaço aéreo, ser o que responde às suas necessidades.
- 24) «Configuração dos setores», um sistema que combina os setores do espaço aéreo com vista a assegurar a otimização dos requisitos operacionais e a otimização da disponibilidade do espaço aéreo;

⁽⁸⁾ Decisão de Execução (UE) 2016/2296 da Comissão, de 16 de dezembro de 2016, que cria o grupo de peritos independente designado como órgão de análise do desempenho do céu único europeu (JO L 344 de 17.12.2016, p. 92).

- 25) «Rota de serviços de tráfego aéreo (Rota ATS)», uma parte especificada da estrutura de espaço aéreo destinada ao encaminhamento do fluxo de tráfego em função do necessário para a prestação de serviços de tráfego aéreo;
- 26) «Atribuição de frequências», a autorização dada por um Estado-Membro à utilização de uma radiofrequência ou um canal de radiofrequências em condições especificadas.

Artigo 3.º

Componentes da rede

1. Para efeitos do presente regulamento, a rede inclui os aeroportos, as estruturas de espaço aéreo e as interfaces que os ligam, bem como as capacidades operacionais e de infraestrutura da REGTA que, em conjunto, servem os utilizadores civis e militares do espaço aéreo.
2. As partes interessadas operacionais e o gestor da rede, no âmbito da respetiva esfera de competências, devem planear, conceber, explorar e monitorizar as componentes de rede a que se refere o n.º 1, em conformidade com o plano estratégico da rede e com o plano de operações da rede especificados nos artigos 8.º e 9.º, respetivamente, com vista a melhorar a eficiência da rede, a interoperabilidade e a conectividade, bem como a consecução dos objetivos de desempenho a nível local e a nível da União estabelecidos no sistema de desempenho.

CAPÍTULO II

ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DAS FUNÇÕES DE REDE

Artigo 4.º

Nomeação do gestor da rede e funções do gestor da rede após a sua nomeação

1. A nomeação do gestor da rede assumirá a forma de uma decisão da Comissão, adotada em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004. A referida decisão inclui os termos e condições da nomeação, incluindo o financiamento e do gestor da rede.
2. O período de nomeação do gestor da rede deve ser de pelo menos dois períodos de referência do sistema de desempenho, tal como previsto no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão⁽⁹⁾.
3. Um organismo só pode ser nomeado gestor da rede se satisfizer as seguintes condições:
 - a) demonstrou a sua competência e capacidade para desempenhar as funções definidas no artigo 7.º;
 - b) descreveu os principais objetivos que pretende alcançar durante o período de nomeação, bem como a forma de assegurar uma boa qualidade dos seus serviços às partes interessadas operacionais;
 - c) descreveu a abordagem e os meios que tenciona utilizar e explicitou de que forma tenciona desempenhar as funções de gestor da rede;
 - d) se executar igualmente outras atividades, para além das que são pertinentes para a execução das funções de rede, demonstrar que essas outras atividades serão prosseguidas de forma independente das funções de gestor da rede definidas no artigo 7.º.
4. Uma vez nomeado, o gestor da rede deve:
 - a) ser certificado pela Agência em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão⁽¹⁰⁾;
 - b) manter as competências operacionais e técnicas necessárias para desempenhar as funções previstas no artigo 7.º de forma independente, imparcial e da forma mais eficaz em termos de custos;

⁽⁹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede (JO L 128 de 9.5.2013, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- c) agir em conformidade com as disposições em matéria de governação e consulta previstas nos capítulos III e V;
- d) evitar conflitos de interesses;
- e) cumprir a legislação pertinente da União no desempenho das suas funções;
- f) gerir de forma segura os dados sensíveis;
- g) ser representado por um gestor responsável pela execução das tarefas do gestor da rede e pela gestão dos seus recursos humanos e financeiros.

5. A Comissão acompanha regularmente o trabalho do gestor da rede e avalia o cumprimento, por parte do gestor da rede, das condições referidas nos n.ºs 3 e 4 do presente artigo e das funções referidas no artigo 7.º.

Artigo 5.º

Avaliação

A Comissão deve avaliar, o mais tardar após cada período de referência do sistema de desempenho, se as funções de rede foram executadas de forma eficaz e se o gestor da rede desempenha as suas funções de forma eficaz, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4.

Artigo 6.º

Condições de rescisão

1. As condições que se seguem devem justificar a rescisão da nomeação pelo gestor da rede pela Comissão:
 - a) não cumprimento dos requisitos referidos no artigo 4.º da Decisão da Comissão relativa à nomeação do gestor da rede;
 - b) incumprimento grave e persistente dos seus objetivos de desempenho.
2. O gestor da rede estabelece e aplica as medidas adequadas para garantir a continuidade dos serviços na execução das funções de rede em caso de rescisão da nomeação até que outro organismo seja designado para agir como gestor da rede.

Artigo 7.º

Tarefas do gestor da rede

1. O gestor da rede apoia a execução das funções de rede e, para o efeito, deve:
 - a) estabelecer e manter atualizado o plano estratégico da rede referido no artigo 8.º, em conformidade com o sistema de desempenho e o plano diretor ATM, tendo em conta o plano europeu de navegação aérea pertinente da OACI e os documentos correlatos;
 - b) estabelecer o plano de operações da rede especificado no artigo 9.º para implementar o plano estratégico da rede, abrangendo os anos civis do período de referência e os períodos anuais, sazonais, semanais e diários;
 - c) elaborar, organizar e executar a conceção integrada da rede europeia de rotas, segundo o disposto no anexo I;
 - d) coordenar o fluxo de tráfego aéreo e a gestão da capacidade e, através da unidade central ATFM e coordenar e executar as medidas ATFM definidas no anexo II;
 - e) assegurar a função central para a coordenação das radiofrequências tal como exigido pelo artigo 6.º, n.º 4, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 551/2004, e tal como estabelecido no anexo III, incluindo um registo central de todos os dados de atribuição de radiofrequências;
 - f) coordenar os processos de atribuição dos códigos de transponders de radar, previstos no anexo IV;

- g) organizar a gestão e o funcionamento das funções de rede;
- h) coordenar e apoiar a gestão de crises de rede nos termos dos artigos 19.º e 21.º; e recorrer à CCCAE, após consulta da Comissão;
- i) assegurar a coordenação, relativa às funções de rede, com outras regiões da OACI além da região EUR da OACI e os países que não participam no trabalho do gestor da rede;
- j) estabelecer, manter atualizado e executar o programa de trabalho plurianual do gestor da rede e o respetivo orçamento;
- k) desenvolver e implementar um sistema de alerta ou de alarme a fim de fornecer à Comissão os dados baseados na análise dos planos de voo, de modo a poder acompanhar o cumprimento das proibições de operação impostas às transportadoras aéreas nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹¹⁾ e/ou de outras medidas de segurança ou de proteção;
- l) prestar o apoio solicitado pela OACI para as tarefas relacionadas com a execução das funções de rede na região EUR da OACI, sob reserva da celebração de acordos de cooperação com a OACI.

2. O gestor da rede contribui também para a melhoria contínua das operações de rede no céu único europeu e para o desempenho global da rede, especialmente no que diz respeito à aplicação do sistema de desempenho. Em especial, o gestor da rede deve:

- a) assegurar que o plano estratégico da rede e o plano de operações da rede contribuem para a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União e local associados e acompanhar a execução dos planos;
- b) elaborar um plano de desempenho da rede, em conformidade com o sistema de desempenho, e aplicá-lo após a sua aprovação pela Comissão;
- c) iniciar, apoiar e coordenar a cooperação entre as partes interessadas operacionais para o desenvolvimento e a execução de ações operacionais destinadas a assegurar a utilização eficiente do espaço aéreo disponível e da capacidade, e a reduzir os atrasos na rede;
- d) identificar no plano de operações da rede todas as iniciativas de apoio ao desenvolvimento da coordenação transfronteiriça e à prestação de serviços transfronteiriços de gestão do tráfego aéreo e de serviços de navegação aérea, destacando aqueles em que a execução do plano de desempenho da rede é particularmente dependente;
- e) identificar os perigos de segurança operacional a nível da rede, em cooperação com as partes interessadas operacionais, avaliar os riscos associados para a segurança da rede e comunicá-los à Agência;
- f) fornecer às partes interessadas operacionais, às autoridades competentes dos Estados-Membros e à Comissão informações sobre as previsões de tráfego e a análise do desempenho operacional no contexto da aplicação do sistema de desempenho;
- g) prestar apoio às partes interessadas operacionais na preparação e execução de planos de transição para a entrada em funcionamento do grande espaço aéreo ou para a melhoria do sistema ATM;
- h) desenvolver procedimentos para a atribuição de atrasos ATFM através de um processo decisório cooperativo e organizar um processo de ajustamento pós-operações que envolva os prestadores de serviços de navegação aérea, os aeroportos e as autoridades supervisoras nacionais, a fim de abordar questões relacionadas com a medição, classificação e atribuição dos atrasos ATFM;
- i) apoiar as partes interessadas operacionais na aplicação de uma utilização flexível do espaço aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão.

3. Para a consecução das tarefas referidas nos n.ºs 1 e 2, o gestor da rede deve:

- a) assegurar a disponibilidade de ferramentas, processos e dados coerentes para apoiar o processo decisório cooperativo ao nível da rede e a partilha de tais dados. Esses dados devem incluir, em especial, o processamento dos planos de voo, os sistemas europeus de gestão de dados e as informações aeronáuticas relevantes para a execução das funções de rede, bem como um portal eletrónico de informação integrado, acessível às partes interessadas abrangidas pelo artigo 3.º-A do Regulamento (CE) n.º 551/2004;

⁽¹¹⁾ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

- b) proporcionar uma abordagem consolidada e coordenada de todas as atividades operacionais e de planeamento da rede, incluindo a monitorização e a melhoria do desempenho global da rede, a fim de melhorar a eficiência da rede, a interoperabilidade e a conectividade;
- c) contribuir para a alteração dos documentos da OACI relativos às funções de rede na sequência dos processos da União;
- d) prestar assistência às partes interessadas operacionais no cumprimento das obrigações que lhes incumbem, na implantação de sistemas e procedimentos de gestão do tráfego aéreo ou de serviços de navegação aérea (ATM/ANS) em conformidade com o plano diretor ATM, em especial dos projetos comuns estabelecidos em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão ⁽¹²⁾;
- e) assistir a Comissão e o órgão de gestão da implantação a que se refere o artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013, na criação, adoção e execução desses projetos comuns em conformidade com o artigo 5.º do mesmo regulamento;
- f) celebrar acordos de cooperação com o gestor da implantação, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 7, alínea a), e com o artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013;
- g) monitorizar o desempenho das infraestruturas relevantes para a execução das funções da rede, ou seja:
 - i) a cobertura dos sistemas de navegação em terra, em apoio da implementação e exploração das aplicações de navegação;
 - ii) a cobertura dos sistemas de navegação espaciais, em apoio à implementação e exploração das aplicações de navegação com base nas informações prestadas:
 - a) pelo Centro de Referência Galileu (GRC) para as constelações dos sistemas globais de navegação por satélite (Global Navigation Satellite Systems — GNSS);
 - b) pelo Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) para o sistema EGNOS;
 - iii) interrogadores de vigilância e aviónica;
 - iv) comunicações de ligação de dados;
 - v) sistemas anticolidão de bordo (ACAS);
 - vi) altimetria de bordo;
- h) desenvolver, organizar e oferecer serviços comuns de apoio à rede relacionados com as funções de rede, exigidos pelas partes interessadas operacionais e executados de uma forma centralizada, em benefício do desempenho operacional da rede e por razões de eficácia em termos de custos, ou seja:
 - i) o centro de transmissão de mensagens ATM;
 - ii) o serviço de gestão de endereços da rede;
- i) apoiar as entidades encarregadas da investigação de acidentes e incidentes da aviação civil ou da análise das ocorrências, tal como previsto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹³⁾, sempre que solicitem assistência nesse sentido;

⁽¹²⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo (JO L 123 de 4.5.2013, p. 1).

⁽¹³⁾ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

- j) proceder ao intercâmbio de dados operacionais com as partes interessadas operacionais, em conformidade com o artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- k) coligir, consolidar e analisar todos os dados identificados nos anexos I a VI e fornecer esses dados à Comissão, à Agência e ao órgão de análise do desempenho, conforme solicitado.
4. O gestor da rede responde aos pedidos *ad hoc* da Comissão, dos Estados-Membros ou da Agência em matéria de informação, aconselhamento, análise ou outras tarefas ancilares afins, relacionadas com as diferentes funções.

Artigo 8.º

Plano estratégico da rede

1. O gestor da rede deve elaborar e manter atualizado o plano estratégico da rede, em conformidade com o plano diretor ATM e através do processo decisório cooperativo. O plano estratégico da rede deve orientar o desenvolvimento da rede a longo prazo, ser alinhado com os períodos de referência do sistema de desempenho e abranger o período de nomeação do gestor da rede.
2. O plano estratégico da rede é estabelecido com base no modelo estabelecido no anexo V e deve ser aprovado pelo Conselho de Administração da Rede e pela Comissão após consulta dos Estados-Membros.
3. O plano estratégico da rede tem como finalidade alcançar os objetivos de desempenho fixados para as funções de rede.
4. O plano estratégico da rede deve ser atualizado pelo menos 12 meses antes do início de cada período de referência.

Artigo 9.º

Plano de operações da rede

1. O gestor da rede estabelece um plano de operações da rede pormenorizado, em cooperação com as partes interessadas operacionais, para implementar o plano estratégico da rede a nível operacional a curto e médio prazo, através do processo decisório cooperativo.
2. O plano de operações da rede abrange os anos civis do período de referência e dos períodos anuais, incluindo as medidas operacionais neles previstas.
3. O plano de operações da rede fornece as informações especificadas no anexo VI. O plano de operações da rede é aprovado pelo Conselho de Administração da Rede.
4. O plano de operações da rede deve incluir, nomeadamente:
- a) requisitos de desempenho operacional da rede e valores de referência locais de atraso ATFM para contribuir para a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União;
- b) ações operacionais que contribuam para a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União e dos objetivos de desempenho a nível local no quadro do sistema de desempenho, abrangendo os anos civis do período de referência e os períodos anuais, sazonais, semanais e diários, tendo em conta as previsões de tráfego mais recentes e a sua evolução.
5. O plano de operações da rede compreende ações operacionais relativas a todas as funções da rede e a requisitos militares, se estes requisitos forem fornecidos pelos Estados-Membros. Essas ações operacionais são determinadas no quadro do processo decisório cooperativo e a sua coerência deve ser avaliada pelo gestor da rede.
6. Se o gestor da rede identificar limitações operacionais e pontos de estrangulamento que obstem à consecução dos objetivos de desempenho a nível da União e a nível local, deve sugerir medidas operacionais adicionais. Essas ações serão determinadas no quadro do processo decisório cooperativo.
7. Os prestadores de serviços de navegação aérea e os operadores de aeroportos devem assegurar que os seus planos são alinhados pelo plano de operações da rede e executam as medidas operacionais a que se refere o n.º 4, alínea b).
8. O gestor da rede atualizará o plano de operações da rede sempre que necessário, e pelo menos de seis em seis meses.

*Artigo 10.º***Medidas corretivas**

1. Se os níveis de desempenho acordados através do processo decisório cooperativo não forem atingidos ou se as ações operacionais referidas no artigo 9.º, n.º 4, alínea b), não forem executadas, o gestor da rede, no âmbito da execução das suas tarefas e sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros, propõe medidas corretivas a tomar pelas partes interessadas operacionais. Para o efeito, deve consultar previamente as partes interessadas operacionais afetadas por essas medidas e apresentar subsequentemente uma proposta de medidas corretivas ao grupo de trabalho sobre as operações a que se refere o artigo 18.º, n.º 2, para discussão e obter posteriormente a aprovação da proposta de medidas corretivas pelo Conselho de Administração da Rede. As partes interessadas operacionais afetadas por essas medidas devem aplicá-las ou informar o Conselho de Administração da Rede das razões para a não aplicação dessas medidas.
2. O gestor da rede informa os Estados-Membros e a autoridade de controlo nacional responsável pela supervisão das partes interessadas operacionais abrangidas pelas medidas corretivas sobre o conteúdo da medida e sobre qualquer aspeto relacionado com alterações no desempenho operacional.
3. Os Estados-Membros devem informar sem demora a Comissão e o gestor da rede sempre que as suas responsabilidades impeçam que as medidas corretivas sejam aplicadas ou quando a sua execução conduz a incoerências em relação aos planos de desempenho.
4. O gestor da rede estabelece e mantém atualizado um registo das ações operacionais e das medidas corretivas que as partes interessadas operacionais não puseram em prática, incluindo as razões que impedem a sua execução e informa a Comissão desse facto.

*Artigo 11.º***Relações com as partes interessadas operacionais**

1. Para acompanhar e melhorar o desempenho global da rede, o gestor da rede celebra acordos de trabalho adequados com as partes interessadas operacionais, em conformidade com o artigo 17.º.
2. O gestor da rede e as partes interessadas operacionais coordenam o desenvolvimento e a implantação dos instrumentos e sistemas necessários para que a execução das funções da rede cumpra os requisitos do artigo 3.º, n.º 2.
3. As partes interessadas operacionais devem garantir que as medidas operacionais aplicadas a nível local ou a nível de bloco funcional de espaço aéreo sejam compatíveis com as definidas no quadro do processo decisório cooperativo.
4. As partes interessadas operacionais fornecem ao gestor da rede os dados relevantes enumerados nos anexos I a VI, respeitando os prazos e requisitos estabelecidos através do processo decisório cooperativo.

*Artigo 12.º***Relações com os Estados-Membros**

1. No desempenho das suas funções, o gestor da rede terá em devida conta as responsabilidades dos Estados-Membros relacionadas com a sua soberania sobre o seu espaço aéreo e a ordem pública, a segurança pública e questões de defesa.
2. Os Estados-Membros continuam a ser os responsáveis pela elaboração pormenorizada, a aprovação e o estabelecimento das estruturas de espaço aéreo no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.
3. Quando as autoridades dos Estados-Membros estiverem envolvidas em questões operacionais relacionadas com as funções de rede, em especial a coordenação de recursos escassos a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, alínea c), o gestor da rede deverá consultá-los no quadro do processo decisório cooperativo e aplicar os resultados obtidos nesse processo a nível nacional.

*Artigo 13.º***Relações com os blocos funcionais de espaço aéreo**

1. O gestor da rede deve cooperar estreitamente e proceder em colaboração com os prestadores de serviços de navegação aérea a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, em especial no que respeita ao planeamento estratégico, ao fluxo tático diário e à gestão da capacidade.

2. O gestor da rede estabelece, em estreita cooperação com os prestadores de serviços de navegação aérea a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, processos harmonizados, procedimentos e interfaces para facilitar a conectividade operacional entre blocos de espaço aéreo funcionais.
3. Os Estados-Membros que cooperem num bloco funcional de espaço aéreo devem garantir a formulação de pontos de vista consolidados sobre as questões estratégicas das funções de rede referidas no artigo 21.º, n.º 2.
4. Os prestadores de serviços de navegação aérea que cooperem num bloco funcional de espaço aéreo devem procurar formular pontos de vista consolidados para facilitar o processo decisório cooperativo.

Artigo 14.º

Cooperação civil-militar

1. Os Estados-Membros devem assegurar a participação adequada das autoridades militares nacionais em todas as atividades relacionadas com a execução das funções de rede.
2. Os Estados-Membros devem garantir a representação adequada dos prestadores militares de serviços de navegação aérea e dos utilizadores militares do espaço aéreo no processo de consulta e nas estruturas de trabalho estabelecidas pelo gestor da rede.
3. O gestor da rede deve assegurar a existência de disposições adequadas para permitir e apoiar a sua coordenação com as autoridades militares nacionais e outros organismos militares competentes, incluindo a Agência Europeia de Defesa (AED). O âmbito dessa coordenação deve abranger todos os aspetos relacionados com a execução das funções de rede com impacto nas atividades militares.
4. As funções ERND e ATFM são executadas sem prejuízo das reservas de espaço aéreo ou das restrições relativas à utilização exclusiva ou específica pelos Estados-Membros. O gestor da rede deve incentivar e coordenar a disponibilidade de rotas condicionais através desses volumes e facilitar a tomada em conta de requisitos militares e das respostas à gestão de crises.

CAPÍTULO III

GESTÃO DAS FUNÇÕES DE REDE

Artigo 15.º

Processo decisório cooperativo

1. Os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais executam funções de rede com o apoio do gestor da rede através do processo decisório cooperativo que inclui os seguintes elementos:
 - a) um processo de consulta, conforme previsto no artigo 16.º;
 - b) estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações, previstos no artigo 17.º.
2. O gestor da rede presta assistência ao Conselho de Administração da Rede na adoção de medidas relacionadas com a governação das funções de rede previstas no artigo 18.º.
3. Quando as ações do gestor da rede são contestadas por uma ou várias partes interessadas operacionais, o gestor da rede deve remeter a questão para o Conselho de Administração da Rede para resolução.

Artigo 16.º

Processo de consulta

1. O gestor da rede deve estabelecer um processo de consulta adequada e regular das partes interessadas referidas no artigo 1.º, n.º 3.
2. Essa consulta deve abranger estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações, de acordo com o artigo 17.º, o plano estratégico da rede, o plano de operações da rede e o plano de desempenho da rede, bem como os progressos realizados na execução dos planos, relatórios à Comissão e questões operacionais.

3. O gestor da rede deve ajustar o processo de consulta às necessidades das diferentes funções de rede. Para garantir que possam ser abordadas questões regulamentares, as autoridades competentes dos Estados-Membros serão, sempre que necessário, envolvidas no processo.
4. Sempre que partes interessadas operacionais aleguem que os seus pontos de vista sobre uma determinada questão não foram devidamente tidos em conta, a questão será em primeiro lugar submetida à apreciação do gestor da rede para uma análise mais aprofundada. Sempre que a questão não puder ser resolvida de tal forma, será remetida para resolução ao Conselho de Administração da Rede.

Artigo 17.º

Estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações

1. Conforme adequado, o gestor da rede estabelece estruturas de trabalho detalhadas com as partes interessadas operacionais, os Estados-Membros, os países terceiros na aceção do artigo 24.º, n.º 1, e os países associados, bem como processos para abordar aspetos de planeamento e operacionais relacionados com a execução das funções de rede, tendo em conta, em especial, as características e os requisitos específicos de cada uma das funções de rede especificadas nos anexos I a IV.
2. O gestor da rede assegura que as estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações contêm regras relativas à notificação das medidas corretivas resultantes de processos decisórios cooperativos dirigidos às partes interessadas referidas no artigo 1.º, n.º 3.
3. Essas estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações devem cumprir os requisitos em matéria de separação da prestação de serviços das questões regulamentares previstas no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Artigo 18.º

Conselho de Administração da Rede

1. Compete ao Conselho de Administração da Rede:
 - a) aprovar o projeto de plano estratégico da rede;
 - b) aprovar os planos de operações da rede;
 - c) aprovar as propostas de medidas corretivas referidas no artigo 10.º;
 - d) aprovar as especificações dos processos de consulta, bem como as estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações relativos às funções de rede referidas nos artigos 15.º e 17.º e o processo de ajustamento pós-operações referido no artigo 7.º, n.º 2, alínea h);
 - e) aprovar o regulamento interno da Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia previsto no artigo 19.º, n.º 5, e o seu programa de trabalho;
 - f) acompanhar os progressos realizados na execução do plano estratégico da rede, do plano de operações da rede e do plano de desempenho da rede a que se refere o artigo 7.º, n.º 2, alínea b), e resolver eventuais desvios em relação aos planos iniciais;
 - g) acompanhar o processo de consulta das partes interessadas operacionais;
 - h) acompanhar as atividades relacionadas com a gestão das funções de rede e o desempenho das funções do gestor da rede, incluindo a qualidade dos serviços que presta às partes interessadas operacionais;
 - i) acompanhar as atividades do gestor da rede relacionadas com as crises na rede;
 - j) aprovar o relatório anual referido no artigo 22.º, n.º 3;
 - k) abordar as questões referidas no artigo 15.º, n.º 3, e no artigo 16.º, n.º 4, que não sejam resolvidas ao nível da função de rede individual;
 - l) aprovar o orçamento anual do gestor da rede;
 - m) aprovar o regulamento interno do Conselho de Administração;
 - n) aprovar o programa de trabalho a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, alínea j), e acompanhar a sua execução;

- o) aprovar o plano de desempenho da rede, referido no artigo 7.º, n.º 2, alínea b);
 - p) emitir parecer sobre eventuais funções adicionais que possam ser atribuídas ao gestor da rede, em aplicação do artigo 6.º, n.º 3 e n.º 4, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 551/2004;
 - q) formular recomendações com vista ao acompanhamento do desempenho das infraestruturas referidas no artigo 7.º, n.º 3, alínea g), incluindo as análises correspondentes de custos-benefícios;
 - r) emitir pareceres sobre o desenvolvimento e a prestação de serviços comuns de apoio à rede, referidos no artigo 7.º, n.º 3, alínea h), incluindo as análises correspondentes de custos-benefícios;
 - s) aprovar os mecanismos de cooperação a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, alínea l), o artigo 7.º, n.º 3, alínea f), e o artigo 24.º;
 - t) emitir um parecer sobre a nomeação do gestor da rede, tal como referido no artigo 4.º, n.º 4, alínea g);
2. O Conselho de Administração da Rede cria grupos de trabalho para o apoiarem nos seus trabalhos, nomeadamente um grupo de trabalho sobre operações composto pelos diretores de operações das partes interessadas operacionais.
3. O Conselho de Administração da Rede é composto pelos seguintes membros com direito de voto:
- a) um representante dos prestadores de serviços de navegação aérea por bloco funcional de espaço aéreo, criado ou em processo de criação, com um total de quatro votos para o conjunto dos prestadores de serviços de navegação aérea;
 - b) quatro representantes dos utilizadores civis comerciais e não comerciais do espaço aéreo;
 - c) dois representantes dos operadores de aeroportos;
 - d) dois representantes das autoridades militares enquanto prestadores de serviços de navegação aérea e de utilizadores do espaço aéreo.
4. O Conselho de Administração da Rede é composto pelos seguintes membros sem direito a voto:
- a) o Presidente do Conselho de Administração da rede;
 - b) um representante da Comissão;
 - c) o administrador do gestor de rede, tal como referido no artigo 4.º, n.º 4, alínea g);
 - d) o presidente do grupo de trabalho sobre operações a que se refere o n.º 2,
 - e) dois representantes dos prestadores de serviços de navegação aérea de países associados que contribuem para os trabalhos do gestor da rede;
 - f) um representante do Eurocontrol.
5. Cada membro efetivo do Conselho de Administração dispõe de um suplente.
6. A Comissão nomeia o presidente do Conselho de Administração da Rede com base nas suas competências e conhecimentos técnicos e mediante proposta dos membros com direito de voto do Conselho de Administração da Rede. Nomeia igualmente dois vice-presidentes entre os membros com direito de voto.
7. A Comissão nomeia os membros com direito de voto e os seus suplentes a que se refere o n.º 3, alínea a), mediante propostas das suas organizações. Nomeia os membros com direito de voto e os respetivos suplentes referidos no n.º 3, alíneas b) e c), mediante propostas apresentadas pelos respetivos organismos representativos europeus. Nomeia o membro com direito de voto e o seu suplente, referidos no n.º 3, alínea d), mediante propostas da AED. Designa os membros sem direito a voto a que se refere o n.º 4, alínea e), mediante proposta do Eurocontrol, numa base rotativa, permitindo a designação de cada país associado por seu turno e tendo em conta as necessidades operacionais no momento da nomeação.
8. A Comissão pode nomear como conselheiros observadores e peritos independentes, que exercerão a sua função a título pessoal e representarão uma ampla gama de disciplinas que englobem os principais aspetos das funções de rede.

9. Os membros referidos nas alíneas a) e b) do n.º 4 têm o direito de rejeitar propostas com impacto nos seguintes aspetos:

- a) a compatibilidade das atividades do Conselho de Administração da Rede com as finalidades e objetivos do presente regulamento;
- b) a imparcialidade e equidade na execução das funções da rede.

10. As decisões referidas no n.º 1, alíneas a) a e), j), l) a o) e s), são adotadas pelo Conselho de Administração da Rede por maioria simples dos seus membros com direito a voto.

11. O Conselho de Administração da Rede reúne-se por convocação do seu presidente. O conselho de administração reúne-se pelo menos três vezes por ano, em sessão ordinária. Além disso, reúne-se a pedido do seu presidente ou da Comissão. O gestor da rede assegura o secretariado do Conselho de Administração da Rede e do seu presidente.

12. O gestor da rede fornecerá os recursos necessários à criação e ao funcionamento do Conselho de Administração da Rede e dos seus grupos de trabalho.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DE CRISES NA REDE

Artigo 19.º

Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia

1. A gestão das crises na rede será facilitada com a criação de uma Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia (a seguir designada por «CCCAE»). A CCCAE contribuirá, através dos seus trabalhos, para uma coordenação das respostas às crises na rede.

2. A CCCAE é composta, a título de membros permanentes, por um representante:

- a) de um Estado-Membro mandatado para o efeito por todos os Estados-Membros;
- b) da Comissão;
- c) da Agência;
- d) do Eurocontrol;
- e) do gestor da rede;
- f) militar;
- g) dos prestadores de serviços de navegação aérea;
- h) dos operadores dos aeroportos;
- i) dos utilizadores do espaço aéreo.

A Comissão nomeia esses membros efetivos e os respetivos suplentes. A nomeação é feita na sequência de uma proposta apresentada:

- 1) pelos Estados-Membros, no caso referido na alínea a) do primeiro parágrafo;
- 2) pela Agência, pelo Eurocontrol e pelo gestor da rede no caso referido nas alíneas c), d) e e) do primeiro parágrafo, consoante o caso;
- 3) pela AED, no caso a que se refere a alínea f) do primeiro parágrafo;
- 4) pelos respetivos organismos representativos europeus no caso referido no primeiro parágrafo, alíneas g), h) e i);

3. Cada Estado-Membro nomeia um ponto focal (ponto focal estatal) e um suplente para a EACCC e facilita o seu acesso a informações relevantes provenientes de estruturas nacionais de gestão de crises que não se limitem ao domínio da aviação. Os pontos focais estatais devem cumprir as suas obrigações em conformidade com o regulamento interno da CCCAE.

4. A CCCAE pode envolver, numa base casuística, peritos em função da natureza da crise específica para a assistir na formulação das suas respostas à gestão de crises.
5. A CCCAE elabora o seu regulamento interno, bem como as suas alterações, para aprovação pelo Conselho de Administração da Rede, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alínea e).
6. O gestor da rede disponibiliza os recursos necessários para a criação e o funcionamento da CCCAE.

Artigo 20.º

Responsabilidades do gestor da rede

O gestor da rede deve, quando necessário, com o apoio da CCCAE:

- a) coordenar as respostas às crises de rede, o que implica uma estreita cooperação com as estruturas correspondentes nos Estados-Membros;
- b) apoiar a ativação e a coordenação dos planos de emergência a nível dos Estados-Membros, designadamente por meio de uma rede estatal de pontos focais;»;
- c) prever medidas de atenuação a nível da rede para assegurar o fornecimento de uma resposta atempada às crises na rede, a fim de proteger e garantir a continuação e a segurança do funcionamento da rede. Para esse efeito, o gestor da rede deve, de forma independente:
 - i) monitorizar a situação da rede em caso de crise 24 horas por dia,
 - ii) assegurar a gestão eficaz da informação e a comunicação através da divulgação de dados exatos, atualizados e coerentes para apoiar os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais nas suas decisões sobre a forma de recuperar das crises da rede e/ou de atenuar o seu impacto sobre a rede;
 - iii) facilitar a recolha organizada e o armazenamento centralizado desses dados;
- d) indicar, quando necessário, à Comissão, à Agência ou aos Estados-Membros as oportunidades de um apoio adicional à atenuação da crise, em particular o estabelecimento de contactos com operadores de outros modos de transporte que possam identificar e aplicar soluções intermodais;
- e) garantir a monitorização e apresentar relatórios à CCCC sobre a recuperação e a resiliência das redes;
- f) organizar, facilitar e executar um programa acordado de exercícios de simulação de crise, envolvendo os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais, para antecipar crises efetivas na rede;
- g) desenvolver, aplicar e acompanhar um programa de trabalho e um registo de riscos.

CAPÍTULO V

CONSULTA DOS ESTADOS-MEMBROS, ACOMPANHAMENTO, COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES E SUPERVISÃO

Artigo 21.º

Informação e consulta dos Estados-Membros

1. O gestor da rede deve informar regularmente a Comissão dos progressos realizados na execução das funções de rede e das medidas tomadas. A Comissão informa os Estados-Membros dos progressos realizados e dessas medidas.
2. A Comissão consulta os Estados-Membros sobre as questões estratégicas das funções de rede e para ter em conta o seu parecer.

Essas questões incluem:

- a) o desempenho global da rede;
- b) a aplicação de medidas corretivas pelo gestor da rede a que se refere o artigo 10.º;

- c) a nomeação do presidente e dos membros do Conselho de Administração da Rede;
- d) o projeto de plano estratégico da rede e, em particular, os objetivos desse plano numa fase inicial;
- e) o projeto de plano de desempenho da rede;
- f) o orçamento anual do gestor da rede;
- g) o relatório anual do gestor da rede;
- h) o projeto de regulamento interno da CCCAE;
- i) as especificações dos processos de consulta e as estruturas e os processos de trabalho detalhados para as operações a que se referem os artigos 16.º e 17.º;
- j) abordar as questões referidas no artigo 12.º, n.º 3, que não sejam resolvidas ao nível da função de rede individual;
- k) os casos a que se refere o artigo 10.º, n.º 3;
- l) a avaliação a que se refere o artigo 5.º;
- m) o desenvolvimento e a execução de tarefas de monitorização relacionadas com a infraestrutura ATM/CNS e de serviços comuns de apoio à execução das funções de rede, incluindo as correspondentes análises de custos-benefícios e o orçamento.

A consulta sobre a alínea a) do segundo parágrafo deve ter lugar regularmente.

Artigo 22.º

Acompanhamento e relatórios

1. O gestor da rede estabelece um processo de acompanhamento permanente:
 - a) do desempenho operacional da rede;
 - b) das medidas tomadas e dos resultados em matéria de desempenho obtidos pelas partes interessadas operacionais e pelos Estados-Membros;
 - c) da eficácia e a eficiência do processo decisório cooperativo na execução de cada uma das funções;
 - d) da qualidade dos seus serviços junto das partes interessadas operacionais através de indicadores específicos.
2. O acompanhamento permanente visa identificar qualquer potencial desvio em relação ao plano estratégico da rede e aos planos de operações da rede. As partes interessadas operacionais apoiam o gestor da rede neste processo, fornecendo dados.
3. O gestor da rede apresenta anualmente um relatório à Comissão, ao Conselho de Administração da Rede e à Agência sobre as medidas adotadas para cumprir as suas funções e recomendações sobre questões de rede. O relatório abordará funções de rede individuais, bem como a situação global da rede e a implementação do plano estratégico da rede, do plano de operações da rede e do plano de desempenho da rede, bem como a realização dos objetivos do gestor da rede para garantir a qualidade dos seus serviços junto das partes interessadas operacionais. A Comissão transmite esse relatório aos Estados-Membros.

Artigo 23.º

Supervisão do gestor da rede

A Comissão assegura a supervisão do gestor da rede, no que respeita ao cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento e noutra legislação da União, nomeadamente no Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, nos Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 da Comissão⁽¹⁴⁾, no Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão e em projetos comuns criados em conformidade com esse regulamento. A Comissão informa os Estados-Membros acerca dos resultados da supervisão.

⁽¹⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea (JO L 128 de 9.5.2013, p. 31).

CAPÍTULO VI
RELAÇÕES COM PAÍSES TERCEIROS

Artigo 24.º

Participação de países terceiros nos trabalhos do gestor da rede

1. Os países terceiros participam nos trabalhos do gestor da rede, em conformidade com o direito da União, sob reserva e em conformidade com os acordos celebrados com a União.
2. Os países associados e as suas partes interessadas operacionais podem participar no trabalho do gestor da rede.
3. O gestor da rede pode celebrar acordos de cooperação com prestadores de serviços de navegação aérea estabelecidos em países que não os referidos nos n.ºs 1 e 2 nas regiões EUR, NAT, AFI e MID da OACI, participando estes países num bloco funcional de espaço aéreo ou tendo a sua participação um impacto direto no desempenho da rede e na garantia de interoperabilidade e conectividade regionais adequadas.
4. A fim de melhorar a execução das funções de rede e o desempenho da rede, o gestor da rede pode também celebrar acordos de cooperação com prestadores de serviços de navegação aérea estabelecidos em países de outras regiões da OACI que não os referidos no n.º 3, a fim de proceder ao intercâmbio de dados relativos às funções de rede.

CAPÍTULO VII
FINANCIAMENTO E ORÇAMENTO

Artigo 25.º

Financiamento e orçamento do gestor da rede

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para financiar as funções de rede confiadas ao gestor da rede, através das tarifas de navegação aérea.
2. O gestor da rede estabelece os seus custos de modo claro e transparente.
3. O gestor da rede estabelece um orçamento que deverá:
 - a) ser adequado para cumprir os seus objetivos de desempenho em conformidade com o plano de desempenho da rede a que se refere o artigo 7.º, n.º 2, alínea b);
 - b) ser adequado para executar o seu programa de trabalho referido no artigo 7.º, n.º 1, alínea j);
 - c) ser objeto de contas distintas em situações em que o organismo designado para agir como gestor da rede também exerça funções diferentes das referidas no artigo 7.º.

CAPÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 26.º

Revogação

É revogado o Regulamento (UE) n.º 677/2011.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020.

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

Feito em Bruxelas, em 24 de janeiro de 2019.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

FUNÇÃO DE CONCEÇÃO DA REDE EUROPEIA DE ROTAS

PARTE A

Objetivo e âmbito

1. O objetivo da função de conceção da rede europeia de rotas (CRER) consiste em:
 - a) desenvolver e executar um plano de melhoria da rede europeia de rotas para assegurar o funcionamento seguro e eficiente do tráfego aéreo, tendo na devida conta o impacto ambiental;
 - b) facilitar, no quadro do plano de melhoria da rede europeia de rotas, o desenvolvimento de uma estrutura de espaço aéreo que ofereça o nível necessário de segurança, capacidade, flexibilidade, capacidade de resposta, desempenho ambiental e prestação sem discontinuidades de serviços de navegação aérea expeditos, tendo na devida conta as necessidades de proteção e defesa; e
 - c) garantir a conectividade e a interoperabilidade regionais da rede europeia de rotas dentro da região EUR da OACI e com as regiões da OACI adjacentes.
2. O plano de melhoria da rede europeia de rotas é um plano evolutivo estabelecido pelo gestor da rede em coordenação com os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais. O plano inclui o resultado das suas atividades operacionais sobre a conceção da rede a curto e médio prazo, em conformidade com os princípios orientadores do plano estratégico da rede. Deve refletir todos os elementos necessários para garantir que o espaço aéreo europeu é concebido como uma única entidade e deve cumprir os objetivos de desempenho a nível da União fixados para o gestor da rede no sistema de desempenho.
3. O plano de melhoria da rede europeia de rotas corresponde à parte do plano de operações da rede especificamente consagrada à conceção da rede europeia de rotas (CRER) e inclui regras minuciosas para a implementação da parte CRER do plano estratégico da rede.
4. O plano de melhoria da rede europeia de rotas inclui:
 - a) princípios gerais comuns complementados por especificações técnicas para a organização do espaço aéreo;
 - b) requisitos militares para a utilização do espaço aéreo;
 - c) a rede europeia de rotas e, se exequível, as estruturas de espaço aéreo de rotas livres, concebidas para responder a todas as necessidades dos utilizadores, com detalhes relativos a todas as alterações do espaço aéreo;
 - d) regras de utilização e disponibilidade da rede de rotas e espaço aéreo de rotas livres;
 - e) divisão do espaço aéreo em setores de controlo do tráfego aéreo (ATC) em apoio do espaço aéreo ATS;
 - f) procedimentos de gestão do espaço aéreo;
 - g) um calendário pormenorizado para o desenvolvimento de alterações na conceção do espaço aéreo;
 - h) o calendário para um ciclo comum de publicação e de execução das alterações das estruturas e das regras de utilização do espaço aéreo, através do plano de operações da rede;
 - i) uma síntese da situação atual e prevista da rede, incluindo o desempenho previsto com base nos planos atuais e acordados de conceção do espaço aéreo.

PARTE B

Procedimento para o desenvolvimento do plano de melhoria da rede europeia de rotas

1. O gestor da rede, os Estados-Membros, os utilizadores do espaço aéreo, os prestadores de serviços de navegação aérea que atuam como parte dos blocos funcionais de espaço aéreo ou individualmente devem desenvolver o plano de melhoria da rede europeia de rotas através do processo decisório cooperativo a que se refere o artigo 15.º. Devem aplicar os princípios de conceção do espaço aéreo estabelecidos na parte C do presente anexo.

2. O processo decisório cooperativo deve respeitar estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações, que devem ser definidos pelo gestor da rede ao nível de peritos, incluindo a dimensão civil-militar. Essas estruturas de trabalho devem ser estabelecidas após consulta de todas as partes interessadas. Intervêm com intervalos regulares, de molde a ter em conta as necessidades da função de conceção da rede europeia de rotas.
3. Para garantir a conectividade adequada do plano de melhoria da rede europeia de rotas, o gestor da rede e os Estados-Membros associam os países terceiros ao processo decisório cooperativo em conformidade com o artigo 24.º. Deve ser garantida uma cooperação adequada entre, por um lado, o gestor da rede e as suas estruturas de trabalho detalhadas, ao nível de peritos, que acompanham a elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas e, por outro, as estruturas de trabalho pertinentes da OACI ao nível de peritos dedicadas à melhoria da rede de rotas na interface.
4. Os projetos de conceção do espaço aéreo devem ser compatíveis e coerentes com o plano de melhoria da rede europeia de rotas. Pelo menos as seguintes alterações dos projetos de conceção do espaço aéreo devem ser objeto de verificação da compatibilidade e devem ser notificadas ao gestor da rede:
 - a) alterações no alinhamento das rotas;
 - b) alterações na direção das rotas;
 - c) alterações na afetação das rotas;
 - d) descrição do espaço aéreo de rotas livres, incluindo as regras de utilização associadas;
 - e) regras de utilização e disponibilidade das rotas;
 - f) alterações na delimitação vertical ou horizontal dos sectores;
 - g) aditamento ou supressão de pontos significativos;
 - h) alterações na utilização do espaço aéreo transfronteiriço;
 - i) alterações nas coordenadas de pontos significativos;
 - j) alterações com incidência na transferência de dados;
 - k) alterações com incidência nos dados publicados nas publicações de informação aeronáutica;
 - l) alterações com incidência nas cartas relativas a acordos sobre a conceção e a utilização do espaço aéreo.
5. O plano de melhoria da rede europeia de rotas deve ser objeto de revisão contínua durante o seu funcionamento, a fim de ter em conta novas exigências ou a alteração de exigências no espaço aéreo. No quadro do processo de revisão, será assegurada uma coordenação contínua com as autoridades militares.

PARTE C

Princípios de conceção do espaço aéreo

1. Ao elaborar um plano de melhoria da rede de rotas europeia, o gestor da rede, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea, no quadro dos blocos funcionais de espaço aéreo ou a título individual, através do processo decisório cooperativo, aderem aos seguintes princípios de conceção do espaço aéreo:
 - a) o estabelecimento e a configuração das estruturas do espaço aéreo devem basear-se nas exigências operacionais, independentemente das fronteiras nacionais, dos blocos funcionais de espaço aéreo ou dos limites da região de informação de voo (FIR), não estando necessariamente condicionados pelo nível de repartição entre o espaço aéreo superior e inferior;
 - b) a conceção das estruturas de espaço aéreo deve basear-se num processo transparente que permita a consulta sobre as decisões tomadas e a compreensão da sua fundamentação e tome em consideração as necessidades de todos os utilizadores, conciliando ao mesmo tempo os aspetos de segurança, capacidade e ambientais, e tendo na devida conta os imperativos militares e de segurança nacional;
 - c) a procura de tráfego atual e prevista, a nível da rede e a nível local, e os objetivos de desempenho são elementos a ter em conta na elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas, com vista a satisfazer as necessidades dos principais fluxos de tráfego e dos aeroportos;

- d) garantir a conectividade vertical e horizontal, incluindo o espaço aéreo terminal e a estrutura do espaço aéreo na interface;
 - e) a possibilidade de os voos se realizarem seguindo ou aproximando-se tanto quanto possível das rotas e perfis de voo requeridos pelo utilizador na fase em rota do voo;
 - f) a aceitação, para avaliação e possível desenvolvimento, de todas as propostas de estruturas de espaço aéreo, incluindo o espaço aéreo de rotas livres, as opções múltiplas de rotas e as rotas condicionais (CDR), recebidas de partes interessadas que tenham uma necessidade operacional nessa zona;
 - g) a conceção das estruturas de espaço aéreo, incluindo o espaço aéreo de rotas livres e os setores ATC, deve ter em conta as estruturas de espaço aéreo existentes ou propostas, concebidas para atividades que requerem uma reserva ou a restrição do espaço aéreo. Para esse fim, apenas devem ser estabelecidas estruturas conformes com a aplicação da utilização flexível do espaço aéreo (FUA). Estas estruturas devem ser harmonizadas e coerentes, tanto quanto possível, em toda a rede europeia;
 - h) o processo de conceção do setor ATC deve iniciar-se com os alinhamentos requeridos das rotas ou dos fluxos de tráfego no quadro de um processo iterativo que garanta a compatibilidade entre as rotas ou os fluxos e os setores;
 - i) os setores ATC devem ser concebidos de modo a permitirem a construção de configurações de setor que satisfaçam os fluxos de tráfego e sejam adaptáveis e proporcionais à procura variável de tráfego;
 - j) nos casos em que, por razões operacionais, os setores ATC necessitem de ser concebidos em função das fronteiras nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo ou dos limites FIR, devem ser estabelecidos acordos em matéria de prestação de serviços entre as partes interessadas operacionais.
2. O gestor da rede, os Estados-Membros, os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea (no quadro dos blocos funcionais de espaço aéreo ou a título individual), através do processo decisório cooperativo, devem garantir que se apliquem os princípios a seguir indicados relativamente à utilização do espaço aéreo e à gestão das capacidades:
- a) As estruturas de espaço aéreo devem ser planeadas de modo a facilitar a utilização e a gestão flexíveis e oportunas do espaço aéreo no que respeita às opções de encaminhamento, aos fluxos de tráfego, aos sistemas de configuração dos sectores e à configuração de outras estruturas de espaço aéreo;
 - b) As estruturas de espaço aéreo devem permitir o estabelecimento de opções de rotas adicionais, garantindo ao mesmo tempo a sua compatibilidade com a capacidade existente e as limitações da conceção do setor.

PARTE D

Acompanhamento permanente dos resultados do desempenho a nível da rede

1. Para assegurar melhorias regulares do desempenho, o gestor da rede deve proceder à análise periódica pós-operações da eficácia das estruturas de espaço aéreo implementadas, no quadro do processo decisório cooperativo.
 2. Essa análise deve incidir, nomeadamente, sobre:
 - a) a evolução da procura de tráfego;
 - b) desempenho em termos de capacidades e de eficiência dos voos e condicionalismos a nível dos Estados, dos blocos funcionais de espaço aéreo ou da rede;
 - c) a avaliação dos aspetos da utilização do espaço aéreo, numa perspetiva quer civil quer militar;
 - d) a avaliação da sectorização e das configurações de sectores utilizadas;
 - e) a avaliação da integridade e da continuidade das estruturas de espaço aéreo.
-

ANEXO II

FUNÇÃO DE GESTÃO DO FLUXO DE TRÁFEGO AÉREO

PARTE A

Objetivo e âmbito

1. O objetivo da função de «Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo (ATFM)» consiste em:
 - a) assegurar uma utilização eficiente da capacidade disponível da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA);
 - b) facilitar o planeamento, a coordenação e a execução das medidas ATFM tomadas por todas as partes interessadas operacionais;
 - c) facilitar a tomada em conta dos imperativos militares e das respostas à gestão de crises;
 - d) garantir a conectividade e a interoperabilidade regionais da rede europeia de rotas dentro da região EUR da OACI e com as regiões da OACI adjacentes.
2. Os procedimentos ATFM e de contingência referidos no ponto 15 da parte B do presente anexo devem assegurar uma melhor previsibilidade do tráfego, otimizar a capacidade disponível da REGTA (incluindo nos aeroportos) e procurar aumentar a coerência entre as faixas horárias dos aeroportos e os planos de voo.
3. A função ATFM deve seguir as estruturas de trabalho pormenorizadas para a aplicação das medidas ATFM. Todas as partes interessadas operacionais devem aderir às regras e aos procedimentos que asseguram que a capacidade de controlo do tráfego aéreo é utilizada com segurança e na medida do possível;
4. A função ATFM cobre todas as fases ATFM (operações estratégicas, pré-táticas, táticas e posteriores), identificadas nas disposições da OACI mencionadas no Apêndice. Deve estar em conformidade com as presentes disposições da OACI.
5. A função ATFM é aplicável às partes a seguir indicadas, bem como aos agentes atuando em nome das mesmas, que participem nos processos ATFM:
 - a) operadores de aeronaves;
 - b) prestadores de serviços de tráfego aéreo (ATS), incluindo unidades ATS, gabinetes de comunicação ATS e serviços de controlo de aeródromo;
 - c) prestadores de serviços de informação aeronáutica;
 - d) entidades que participam na gestão do espaço aéreo;
 - e) os operadores dos aeroportos;
 - f) a unidade central ATFM, operada pelo gestor da rede;
 - g) unidades ATFM local, tal como referidas no ponto 6 da parte A do presente anexo;
 - h) coordenadores de faixas horárias nos aeroportos coordenados.
6. «Unidade ATFM local», uma entidade de gestão do fluxo que opera, em nome de uma ou mais entidades de gestão do fluxo, como a interface entre a unidade central ATFM e um órgão ATS ou um grupo de unidades ATS. Pode operar ao nível de uma unidade ATS a nível nacional, a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo ou a qualquer outro nível sub-regional;
7. As unidades ATFM locais e o gestor da rede através da sua unidade central ATFM devem apoiar a execução da função ATFM.

PARTE B

Planeamento e princípios operacionais

1. O gestor da rede e as partes interessadas operacionais planeiam e executam as funções que apoiam a função ATFM em relação:

- a) a todas as fases de todos os voos destinados a serem operados ou operados em regime de tráfego aéreo geral e em conformidade com a totalidade ou parte das regras de voo por instrumentos (IFR);
 - b) a todas as fases dos voos mencionados na alínea a) e da gestão do tráfego aéreo.
2. Uma cooperação e uma coordenação adequadas devem ser asseguradas entre as estruturas de trabalho do gestor da rede que apoiam a função ATFM e as estruturas de trabalho relevantes da OACI que abrangem os aspetos ATFM nas interfaces.
 3. As aeronaves militares que operam em regime de tráfego aéreo geral devem estar subordinadas a medidas ATFM quando operam ou tencionam operar no espaço aéreo ou nos aeroportos a que se aplicam medidas ATFM.
 4. A função ATFM obedece aos seguintes princípios:
 - a) O objetivo das medidas ATFM consiste em:
 - i) apoiar operações seguras e evitar a procura excessiva de tráfego aéreo em comparação com a capacidade declarada de ATC dos setores e dos aeródromos, incluindo as pistas;
 - ii) utilizar em toda a medida do possível a capacidade da REGTA para otimizar a eficiência desta e minimizar os efeitos adversos para os operadores,
 - iii) otimizar a capacidade da REGTA disponibilizada através do desenvolvimento e da aplicação de medidas de reforço da capacidade pelas unidades ATS,
 - iv) apoiar a gestão das situações críticas.
 - b) A atribuição de faixas horárias de partida ATFM dará prioridade aos voos em função da sua ordem de entrada prevista no local em que a medida ATFM se aplicar, a menos que circunstâncias específicas, designadamente ditadas por imperativos em matéria de segurança e defesa, exijam a aplicação de uma regra de prioridade distinta, que seja aprovada e se revele vantajosa para a REGTA;
 - c) o tempo das trajetórias nas fases de planeamento e execução deve ser coerente com as medidas ATFM aplicadas e comunicado pelo gestor da rede aos operadores de aeronaves, aos órgãos ATS e às unidades ATFM locais;
 - d) os voos com partida da área geográfica em que se aplicam as medidas ATFM e as regiões de informação de voo adjacentes, descritas na documentação adequada da OACI, serão sujeitos à atribuição de faixas horárias ATFM. Os voos com partida de outras zonas ficam isentos da atribuição de faixas horárias ATFM, devendo, no entanto, ser sujeitos a regimes de orientação rodoviária e de tráfego e a condicionalismos no que respeita ao tempo das trajetórias.
 5. Os Estados-Membros devem assegurar que:
 - a) a função ATFM esteja disponível para as partes em causa 24 horas por dia e que a unidade ATFM local abranja, numa base de exclusividade, uma área designada no espaço aéreo sob a sua responsabilidade dentro da área geográfica no qual são aplicadas as medidas ATFM;
 - b) a fim de assegurar a afetação e a utilização eficientes do planeamento do espaço aéreo, bem como ligações diretas entre a gestão do espaço aéreo e a ATFM, são estabelecidos procedimentos coerentes para a cooperação entre as partes envolvidas na função ATFM, os órgãos ATS e as entidades envolvidas na gestão do espaço aéreo;
 - c) os procedimentos comuns para solicitar a isenção de faixas horárias de partida ATFM estão em conformidade com as disposições da OACI mencionadas no apêndice. Esses procedimentos devem ser coordenados com o gestor da rede através da sua unidade central ATFM e publicados nas publicações nacionais de informação aeronáutica.

6. O gestor da rede:

- a) otimiza o desempenho global da REGTA através do planeamento, da coordenação e da aplicação de medidas ATFM acordadas, incluindo no que respeita aos planos de transição para a entrada em serviço do grande espaço aéreo, aos melhoramentos dos sistemas ATM e às condições meteorológicas adversas, através do processo decisório cooperativo;
- b) consulta os operadores sobre a definição de medidas ATFM;
- c) celebra acordos de cooperação com as unidades locais ATFM;
- d) assegura o desenvolvimento, a disponibilidade e a aplicação eficaz de medidas ATFM (para todas as fases ATFM), em conjunto com as unidades ATFM locais; sempre que tais medidas ATFM tenham um impacto mais amplo na rede, o gestor da rede estabelece, através do processo decisório cooperativo, a natureza das medidas ATFM a aplicar;
- e) identifica, em coordenação com unidades ATFM locais, rotas alternativas para evitar ou aliviar zonas congestionadas, tendo em conta o desempenho global da REGTA;
- f) oferece um reencaminhamento para os voos que permitam otimizar o efeito da alínea e);
- g) em coordenação com os órgãos ATS e as unidades ATFM locais, determina, coordena e assegura a aplicação de medidas adequadas destinadas a proporcionar a capacidade necessária para satisfazer a procura de tráfego em partes relevantes da sua área de responsabilidade;
- h) fornece atempadamente informações sobre as operações ATFM aos operadores de aeronaves, às unidades ATFM locais e aos órgãos ATS, incluindo:
 - i) as medidas ATFM previstas;
 - ii) o impacto das medidas ATFM na hora de descolagem e no perfil de voo de cada voo;
- i) acompanha os casos de ausência de planos de voo e de apresentação de planos de voo múltiplos;
- j) suspende um plano de voo quando, tendo em conta a tolerância horária, não é possível respeitar a faixa horária de partida ATFM e se desconhece a nova hora prevista de remoção dos calços;
- k) monitoriza o número de derrogações às medidas ATFM concedidas;
- l) elabora, mantém e publica planos de emergência que definam as medidas a tomar pelas partes interessadas operacionais em caso de falha grave de um componente da função ATFM ao nível da rede, que resultaria em reduções significativas da capacidade e/ou em grandes perturbações dos fluxos de tráfego;
- m) partilha com todas as partes interessadas todas as análises e avaliações operacionais adequadas;
- n) a fim de permitir a preparação adequada e a previsibilidade da REGTA, assegura métodos de trabalho para recolher informações atempadas e atualizadas sobre a procura em matéria de tráfego em todas as fases ATFM junto dos utilizadores do espaço aéreo e partilha-as com as unidades locais ATFM.

7. Os órgãos ATS:

- a) coordenam as medidas ATFM, através das unidades ATFM locais, em conjunto com o gestor da rede, a fim de assegurar que as medidas escolhidas visam a otimização do desempenho global da REGTA;
- b) asseguram que as medidas ATFM aplicadas aos aeroportos são coordenadas com o operador aeroportuário em causa, a fim de assegurar a eficiência do planeamento e da utilização dos aeroportos em benefício de todas as partes interessadas operacionais envolvidas;
- c) notificam ao gestor da rede, através da unidade ATFM local, todos os eventos, incluindo planos de transição para a entrada em serviço do grande espaço aéreo ou melhoramentos dos sistemas ATM, bem como condições meteorológicas adversas que possam ter impacto na capacidade de controlo do tráfego aéreo ou na procura de tráfego aéreo e na atenuação proposta;

- d) fornecem ao gestor da rede e às unidades ATFM locais os seguintes dados e suas atualizações subsequentes, na medida do tecnicamente possível, em tempo útil e garantindo a sua qualidade:
- i) estruturas do espaço aéreo e das rotas;
 - ii) disponibilidade de espaço aéreo e de rotas, nomeadamente a que resulta da aplicação da utilização flexível do espaço aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão;
 - iii) configurações e ativações dos sectores de unidades ATS;
 - iv) tempos de rolagem no aeródromo e configurações da pista;
 - v) capacidades do setor de controlo do tráfego aéreo e dos aeródromos, incluindo as pistas;
 - vi) posições de voo atualizadas;
 - vii) desvios em relação aos planos de voo;
 - viii) horas reais de descolagem dos voos;
 - ix) informações sobre a disponibilidade operacional da infraestrutura de comunicação de navegação (CNS)/ATM.
8. Os dados referidos no n.º 7, alínea d), devem ser disponibilizados ao gestor da rede e às partes interessadas operacionais.
9. Para garantir a previsibilidade da rede, o órgão ATS do aeroporto de partida deve assegurar que não será concedida autorização de controlo de tráfego aéreo aos voos que não respeitem o tempo de serviço estimado, tendo em conta o tempo de tolerância estabelecido, ou cujo plano de voo tenha sido recusado ou suspenso.
10. As unidades ATFM locais:
- a) atuam como ponto de contacto e interface entre o gestor da rede que presta a ATFM central, por um lado, as áreas designadas e os seus aeródromos associados e as unidades ATS (militares e civis) dentro da esfera de competências respetiva, por outro lado, com base nas funções e responsabilidades acordadas no quadro de acordos de trabalho adequados celebrados com o gestor da rede;
 - b) estabelecem procedimentos locais adequados, em conformidade com os procedimentos estabelecidos pelo gestor da rede que presta ATFM central, incluindo procedimentos temporários;
 - c) fornecem ao gestor da rede que presta ATFM central todos os dados locais necessários para a execução da função ATFM;
 - d) asseguram, em coordenação com os órgãos ATS competentes e o gestor da rede que presta ATFM central, medidas ATFM adequadas que permitam assegurar um fluxo ótimo de tráfego e uma procura e capacidade equilibradas, através da coordenação da utilização eficiente da capacidade disponível. Se essas medidas tiverem um impacto mais alargado a nível da rede, a coordenação regional sob a égide do gestor da rede deverá ser assegurada;
 - e) notificam o gestor da rede de todos os eventos, incluindo planos de transição para a entrada em serviço do grande espaço aéreo ou dos sistemas ATM, bem como de condições meteorológicas adversas que possam ter um impacto sobre a capacidade de controlo do tráfego aéreo ou a procura do tráfego aéreo, bem como das medidas de atenuação propostas;
 - f) asseguram, em coordenação com as unidades ATS relevantes e o gestor da rede, análises pós-operação para identificar meios para melhorar o desempenho da rede;
 - g) dispor de planos de emergência previamente atualizados, predefinidos, que especifiquem a forma como a zona sob a sua responsabilidade será tratada, a fim de permitir ao gestor da rede prestar assistência às unidades ATFM locais nas operações de contingência. Esses planos locais devem ser partilhados e coordenados com o gestor da rede.
11. Se for estabelecido um gabinete de despacho dos serviços de tráfego aéreo (ATS), este deverá facilitar o intercâmbio de informações entre os pilotos ou operadores e a unidade ATFM local ou o gestor da rede que forneça ATFM central.

12. Os operadores de aeronaves devem:

- a) fornecer um plano de voo único para cada voo previsto. Este plano de voo deve refletir corretamente o perfil de voo previsto;
- b) assegurar que todas as medidas ATFM pertinentes e as alterações das mesmas são integradas na operação de voo planeada;
- c) participar nos métodos de trabalho estabelecidos pelo gestor da rede, facilitando informações atualizadas e atualizadas sobre a procura de tráfego aéreo em todas as fases ATFM.

13. Os operadores de aeroportos devem:

- a) celebrar acordos com o órgão ATS local no sentido de:
 - i) trocar e coordenar com as unidades ATFM locais relevantes e o gestor da rede todas as informações sobre a capacidade e a procura de tráfego aéreo e a sua evolução em todas as fases ATFM, em especial antes da publicação do plano de voo;
 - ii) notificar às unidades ATFM locais relevantes e ao gestor da rede todos os eventos que possam ter um impacto sobre a capacidade de controlo do tráfego aéreo ou a procura de tráfego aéreo;
- b) estabelecer processos para avaliar a procura e o impacto na procura de eventos especiais aplicáveis a todas as fases ATFM.

14. No que se refere à coerência entre os planos de voo e as faixas horárias dos aeroportos:

- a) sempre que solicitado por um coordenador de faixas horárias de um aeroporto ou por um operador de um aeroporto coordenado, o gestor da rede ou a unidade ATFM local deve comunicar, antes do voo, o plano do voo que opera nesse aeroporto. Os coordenadores das faixas horárias ou os operadores aeroportuários dos aeroportos coordenados devem fornecer as infraestruturas necessárias para a receção dos planos de voo fornecidos pelo gestor da rede ou pela unidade ATFM local;
- b) antes do voo, os operadores prestam aos aeroportos de partida e de chegada as informações necessárias que permitem estabelecer uma correlação entre o código de identificação do voo constante do plano de voo e o código notificado para a faixa horária aeroportuária correspondente; esta correlação deve ser fornecida pelo gestor da rede, a unidade ATFM local, o órgão ATS local ou o operador aeroportuário, conforme adequado;
- c) o operador da aeronave, o operador aeroportuário e a unidade ATS devem comunicar ao coordenador de faixas horárias aeroportuárias os casos de operação reiterada de serviços aéreos a horas significativamente diferentes das faixas horárias aeroportuárias atribuídas ou de utilização de faixas horárias de forma significativamente distinta da indicada no momento da atribuição, se tal prejudicar as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo;
- d) o gestor da rede comunica aos coordenadores de faixas horárias aeroportuárias os casos de operação reiterada de serviços aéreos a horas significativamente diferentes das faixas horárias aeroportuárias atribuídas ou de utilização de faixas horárias de forma significativamente distinta da indicada no momento da atribuição, se tal prejudicar a ATFM.

15. Ao implementar a informação relativa ao planeamento das chegadas e partidas (DPI), as partes interessadas operacionais do aeroporto devem assegurar a plena coordenação com o gestor da rede no que respeita à criação e ao funcionamento dessa funcionalidade e ao respetivo intercâmbio de dados.

16. No que diz respeito a eventos críticos:

- a) o gestor da rede deve elaborar, manter e publicar os procedimentos ATFM para o tratamento de ocorrências críticas a nível da rede. Os procedimentos ATFM devem definir as medidas a tomar pelas partes interessadas operacionais em caso de perturbação grave de um componente da rede, suscetível de resultar numa redução significativa da capacidade e/ou em perturbações importantes dos fluxos de tráfego;

- b) aquando da preparação de eventos críticos, os órgãos ATS e os operadores aeroportuários devem coordenar a relevância e o conteúdo dos procedimentos de contingência com o gestor da rede e as unidades ATFM locais, os operadores de aeronaves afetados por eventos críticos e, se for caso disso, os coordenadores das faixas horárias aeroportuárias, incluindo eventuais ajustamentos das regras de prioridade. Os procedimentos de emergência devem incluir:
- i) acordos de organização e de coordenação;
 - ii) medidas ATFM destinadas a gerir o acesso às zonas afetadas, a fim de impedir uma procura excessiva de tráfego aéreo em relação à capacidade declarada da totalidade ou parte do espaço aéreo ou dos aeroportos em causa;
 - iii) circunstâncias, condições e procedimentos para a aplicação aos voos de regras de prioridade que respeitem os interesses essenciais das políticas de segurança e de defesa dos Estados-Membros;
 - iv) acordos de recuperação.

PARTE C

Controlo da função ATFM

1. A fim de assegurar a previsibilidade e, por conseguinte, o desempenho da REGTA, as informações sobre as operações planeadas e as medidas ATFM são fundamentais. Por conseguinte, deve instituir-se um controlo específico da função ATFM.
 2. Os Estados-Membros garantem que, quando a taxa de cumprimento das faixas horárias de partida ATFM num aeroporto de partida, tal como identificada pelo gestor de rede, for igual ou inferior a 80 % durante um ano, a unidade ATS desse aeroporto presta informações pertinentes sobre o incumprimento e sobre as medidas adotadas para garantir o respeito das faixas horárias de partida ATFM. Tais medidas são mencionadas num relatório a apresentar pelo Estado-Membro em causa à Comissão.
 3. Em caso de inobservância de eventuais rejeições ou suspensões do plano de voo, o órgão ATS do aeroporto em causa deve fornecer informações relevantes ao gestor da rede sobre a não adesão e as medidas tomadas para assegurar a adesão. Tais medidas são mencionadas num relatório a apresentar pelo Estado-Membro em causa à Comissão.
 4. Caso as isenções concedidas excedam 0,6 % das partidas anuais de um Estado-Membro, o gestor da rede notifica esse Estado-Membro em conformidade. O Estado-Membro que recebe essa notificação elabora um relatório com indicação de pormenores sobre as derrogações concedidas e apresenta-o à Comissão.
 5. O gestor da rede deve assegurar que o operador de aeronave é notificado da não adesão às medidas ATFM resultantes da aplicação dos requisitos relacionados com os planos de voo em falta e os planos de voo múltiplos. O operador de aeronave que recebeu a referida notificação deve apresentar um relatório com informações pormenorizadas sobre as circunstâncias e as medidas tomadas para corrigir a não adesão. O gestor da rede deve elaborar um relatório anual a apresentar à Comissão, contendo dados pormenorizados sobre os planos de voo em falta ou os planos de voo múltiplos.
 6. O gestor da rede procede a uma análise anual da adesão às medidas ATFM para assegurar que todas as partes interessadas operacionais melhoram o nível de cumprimento dessas medidas.
 7. O gestor da rede elabora relatórios anuais que apresenta à Comissão. Esses relatórios devem indicar a qualidade da função ATFM e incluir pormenores sobre:
 - a) as causas das medidas ATFM;
 - b) o impacto das medidas ATFM;
 - c) o cumprimento das medidas ATFM;
 - d) os contributos de todas as partes interessadas operacionais para a otimização do efeito global da rede;
 - e) recomendações sobre estes diferentes aspetos a fim de melhorar o desempenho da rede.
 8. O gestor da rede assegura a criação e a manutenção de um arquivo que inclui os dados ATFM enumerados no presente anexo, planos de voo, registos operacionais e dados contextuais relevantes. Esses dados devem ser conservados durante dois anos a contar da sua apresentação e colocados à disposição da Comissão, dos Estados-Membros, dos órgãos ATS e dos operadores de aeronaves, consoante as necessidades. Estes dados são colocados à disposição dos coordenadores e dos operadores aeroportuários para apoiar a sua avaliação periódica da capacidade declarada.
-

*Apêndice***Lista das regras da ICAO para efeitos da gestão do fluxo de tráfego aéreo**

1. Capítulo 3, parágrafo 3.7.5 (Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo) do anexo 11 da Convenção de Chicago — Serviços de Tráfego Aéreo (14.^a edição — julho de 2016, que incorpora a emenda n.º 50A)
 2. Capítulo 3 (Capacidade e Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo) do Doc. 4444 da OACI, Procedimentos relativos a Serviços de Navegação Aérea — Gestão de Tráfego Aéreo (PANS-ATM) (16.^a edição — 2016, que incorpora a emenda n.º 7A)
 3. Capítulos 2 e 8 (Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo) do Doc. 7030 da ICAO, Procedimentos Suplementares para a Região Europeia (EUR) (5.^a edição, 2007).
-

ANEXO III

FUNÇÃO RELATIVA ÀS RADIOFREQUÊNCIAS

PARTE A

Objetivo e âmbito

1. Os objetivos desta função são os seguintes:
 - a) maximizar a utilização do espectro de radiofrequências aeronáuticas europeias através de melhorias nos procedimentos de gestão da frequência e nos critérios de planeamento, a fim de evitar a escassez de frequências, que reduz a capacidade da rede;
 - b) melhorar a transparência das práticas de gestão de frequências, permitindo uma avaliação precisa da utilização eficiente das frequências e a determinação de soluções para satisfazer a futura procura de frequências;
 - c) aumentar a eficácia dos processos de gestão das frequências através da promoção das melhores práticas e do desenvolvimento dos instrumentos correspondentes.
2. O gestor da rede e os gestores nacionais de frequências acordam sobre as prioridades gerais da função no que respeita à melhoria da conceção e do funcionamento da rede aérea europeia. Essas prioridades devem ser documentadas na forma de uma vertente «frequências» do plano estratégico da rede e do plano de operações da rede sobre a qual as partes interessadas devem ser consultadas. Em particular, a ordem de prioridades poderá considerar faixas, zonas e serviços específicos.

PARTE B

Requisitos para a execução da função

1. Os Estados-Membros nomeiam uma pessoa, autoridade ou organização competente para gestor nacional das frequências, com a responsabilidade de garantir que as frequências sejam atribuídas, alteradas e rescindidas em conformidade com o disposto no presente regulamento. Os Estados-Membros notificam à Comissão e ao gestor da rede os nomes e endereços dos gestores nacionais de frequências e notificam oportunamente qualquer alteração das nomeações.
2. O gestor da rede prepara e coordena os aspetos estratégicos em matéria de espectro relacionados com a rede, os quais devem ser devidamente documentados no plano estratégico da rede e no plano de operações da rede. O gestor da rede apoia a Comissão e os Estados-Membros na elaboração de posições comuns no setor da aviação tendo em vista a apresentação de contribuições coordenadas dos Estados-Membros nas instâncias internacionais e, em particular, na Conferência Europeia das Administrações dos Correios e Telecomunicações (CEPT) e na União Internacional das Telecomunicações (UIT).
3. A pedido dos Estados-Membros, o gestor da rede informa a Comissão e procede a ações com a Comissão e a Conferência Europeia das Administrações Postais e de Telecomunicações (CEPT) para dar resposta a quaisquer preocupações relacionadas com outros setores industriais.
4. Os gestores nacionais de frequências notificam ao gestor da rede os casos de interferências radioelétricas que afetem a rede aérea europeia. O gestor da rede regista a ocorrência de casos de interferências radioelétricas e apoia os gestores nacionais de frequências na sua avaliação. A pedido dos gestores nacionais de frequências, o gestor da rede coordena as ações ou presta qualquer apoio necessário para resolver ou atenuar esses casos.
5. O gestor da rede e os gestores nacionais de frequências desenvolvem continuamente e melhoram os procedimentos de gestão das frequências, os critérios de planeamento, os conjuntos de dados e os processos, a fim de melhorarem a utilização e a ocupação do espectro de radiofrequências pelos utilizadores do tráfego aéreo geral. A pedido dos Estados-Membros, o gestor da rede propõe alargar a aplicação destes desenvolvimentos ao nível regional.
6. Quando seja necessária uma atribuição de frequências, o requerente ao uso da frequência, ou a organização que requer esse uso, apresenta ao gestor nacional de frequências adequado um pedido do qual devem constar todos os dados pertinentes e a justificação.

7. O gestor nacional de frequências e o gestor da rede avaliam e estabelecem uma ordem de prioridades para os pedidos de frequências com base nas necessidades operacionais e nos critérios acordados. O gestor da rede, em cooperação com os gestores nacionais de frequências, determina a incidência dos pedidos de frequências na rede. O gestor da rede estabelece os critérios de avaliação e de atribuição de prioridades, em consulta com os gestores nacionais de frequências, atualizando-os posteriormente sempre que necessário.
8. Caso não exista impacto na rede, os gestores nacionais de frequências determinam a ou as frequências adequadas para dar resposta ao pedido de frequência, tendo em conta os requisitos mencionados no ponto 12.
9. Caso exista um impacto na rede, o gestor da rede determina a ou as frequências adequadas para dar resposta ao pedido, tendo em conta os seguintes requisitos:
 - a) a necessidade de fornecer serviços infraestruturais seguros de comunicação, navegação e vigilância;
 - b) a necessidade de otimizar a utilização dos recursos do espectro de radiofrequências, que são finitos;
 - c) a necessidade de um acesso rentável, justo e transparente ao espectro de radiofrequências;
 - d) as necessidades operacionais do(s) candidato(s) e das partes interessadas operacionais;
 - e) as previsões da procura de espectro de radiofrequências no futuro; e
 - f) as disposições contidas no European Frequency Management Manual da OACI.
10. Se não for possível determinar uma frequência adequada, tal como referido nos pontos 11 e 12, os gestores nacionais de frequências podem pedir ao gestor da rede que efetue uma procura específica de frequências. Para encontrar uma solução para os gestores nacionais de frequências, o gestor da rede, com a ajuda deles, pode efetuar um exame específico da situação em matéria de utilização de frequências na zona geográfica em causa.
11. O gestor nacional de frequências atribui a ou as frequências adequadas definidas nos pontos 12 ou 13.
12. O gestor nacional de frequências regista cada atribuição de frequências no registo central, mencionando as seguintes informações:
 - a) os dados especificados no European Frequency Management Manual da OACI, incluindo os dados técnicos e operacionais associados pertinentes;
 - b) as exigências de dados melhorados, tal como referido no ponto 6;
 - c) uma descrição da utilização operacional das frequências atribuídas;
 - d) os dados de contacto da parte interessada operacional que utiliza as frequências atribuídas.

Os Estados-Membros utilizarão o registo central para cumprirem as suas obrigações administrativas para com a OACI de registo da atribuição de frequências.
13. Na atribuição de frequências ao requerente, o gestor nacional de frequências inclui as condições de utilização. No mínimo, essas condições devem especificar que a atribuição de frequências:
 - a) permanece válida enquanto as frequências estiverem a ser utilizadas para satisfazer as exigências operacionais descritas pelo requerente;
 - b) pode ser objeto de um pedido de mudança de frequências e que tal mudança terá de efetuar-se num determinado prazo;
 - c) está sujeita a alteração, uma vez alterada a utilização operacional descrita pelo requerente.
14. O ou os gestores nacionais de frequências devem garantir que qualquer mudança, modificação ou rescisão necessárias de frequências seja efetuada pela pessoa singular ou coletiva à qual foi atribuída a frequência em causa dentro do prazo acordado e que o registo central seja atualizado em conformidade. O ou os gestores nacionais de frequências enviam a devida justificação ao gestor da rede quando essas ações não possam ser realizadas.

15. Os gestores nacionais de frequências garantem que as informações referidas no ponto 12 da parte B relativas a todas as frequências utilizadas na rede aérea europeia fiquem disponíveis no registo central.
16. O gestor da rede e o gestor ou gestores nacionais de frequências monitorizam e avaliam as faixas de frequências e as atribuições de frequências do setor da aviação com base em procedimentos transparentes, por forma a garantir a sua utilização correta e eficiente. O gestor da rede estabelece os referidos procedimentos em consulta com os gestores nacionais de frequências, devendo posteriormente mantê-los e atualizá-los na medida do necessário. Em particular, o gestor da rede identifica as eventuais discrepâncias entre o registo central, a finalidade operacional e a utilização efetiva das frequências atribuídas, que possam ter um impacto adverso sobre a função relativa às radiofrequências. O gestor da rede notifica ao gestor nacional de frequências as referidas discrepâncias tendo em vista a sua resolução num prazo acordado.
17. O gestor da rede garante a disponibilidade de ferramentas comuns de apoio ao planeamento, coordenação, registo, auditoria e otimização a nível central e nacional. Em particular, o gestor de rede desenvolverá ferramentas que facilitem a análise dos dados do registo central para fins de monitorização da eficiência da função e de conceção e implementação do processo de otimização das frequências previsto no ponto 7.

PARTE C

Requisitos para a organização da função

1. O processo decisório cooperativo entre os gestores nacionais de frequências e o gestor da rede deverá basear-se em acordos que, pelo menos, especifiquem:
 - a) os critérios de avaliação das necessidades operacionais e a respetiva ordem de prioridades;
 - b) os prazos mínimos para a coordenação das novas atribuições de radiofrequências ou das atribuições alteradas;
 - c) os mecanismos para garantir o cumprimento, pelo gestor da rede e pelos gestores nacionais de frequências, dos objetivos de desempenho pertinentes a nível da União Europeia;
 - d) uma menção que preveja que os procedimentos, critérios e processos melhorados de gestão das frequências não afetarão negativamente os aplicados por outros países no contexto dos procedimentos regionais da OACI; e
 - e) prescrições que garantam que, no caso de disposições de gestão novas ou alteradas, os Estados-Membros consultarão devidamente todas as partes interessadas afetadas a nível nacional e europeu.
 2. A evolução dessas estruturas de coordenação de radiofrequências deve ser especificada em cooperação com os gestores nacionais de frequências e ir no sentido da redução das despesas na medida do possível.
 3. A coordenação com os países terceiros que não participam no trabalho do gestor da rede sobre a utilização estratégica e tácita das radiofrequências deve ser efetuada através das estruturas de trabalho regionais da OACI. Essa coordenação terá em vista permitir o acesso dos países terceiros ao trabalho do gestor da rede.
 4. Os Estados-Membros devem garantir que a utilização das faixas de frequências da aviação pelos utilizadores militares é devidamente coordenada com os gestores nacionais de frequências e o gestor da rede através do processo decisório cooperativo.
-

ANEXO IV

A FUNÇÃO RELATIVA AOS CÓDIGOS DE TRANSPÔNDER DE RADAR

PARTE A

Objetivos e requisitos gerais**Código de transpônder (CT):**

1. Os objetivos desta função são os seguintes:
 - a) melhorar a robustez do processo de atribuição de códigos mediante a repartição clara dos papéis e responsabilidades de todas as partes envolvidas, sendo o desempenho geral da rede o fator principal para a determinação da atribuição de códigos;
 - b) aumentar a transparência da atribuição de códigos e da utilização real dos mesmos, permitindo uma melhor avaliação da eficiência geral da rede.
2. O gestor da rede atribui os códigos de transpônder para radar de vigilância secundário (SSR) aos Estados-Membros e aos prestadores de serviços de navegação aérea de um modo que otimize a sua distribuição segura e eficiente, tendo em conta:
 - a) as necessidades operacionais de todas as partes interessadas operacionais;
 - b) os níveis efetivos e previstos de tráfego aéreo; e
 - c) a obrigatoriedade de utilização dos códigos de transpônder para os SSR em conformidade com as disposições pertinentes do Regional Air Navigation Plan — European Region — Facilities and Services Implementation Document, da OACI, e dos documentos de orientação.
3. O gestor da rede deve disponibilizar, a todo o momento, aos Estados-Membros, aos prestadores de serviços de navegação aérea e aos países terceiros, uma lista de códigos de atribuição dos códigos de transpônder para SSR que descreva a atribuição completa e atualizada dos códigos SSR.
4. O gestor da rede institui um processo formal para determinar, avaliar e coordenar as necessidades de atribuições de códigos de transpônder para os SSR, tendo em conta todas as utilizações civis e militares necessárias de códigos de transpônder para os SSR.
5. O processo formal referido no ponto 4 deve incluir, no mínimo, os procedimentos, prazos e objetivos de desempenho acordados que sejam pertinentes para a realização das seguintes atividades:
 - a) apresentação dos pedidos de atribuição de códigos de transpônder para SSR;
 - b) avaliação dos pedidos de atribuição de códigos de transpônder para os SSR;
 - c) coordenação das propostas de alterações às atribuições de códigos de transpônder para SSR com os Estados-Membros de acordo com os requisitos previstos na parte B;
 - d) auditoria periódica às atribuições e necessidades de códigos tendo em vista a otimização da situação, incluindo a reatribuição dos códigos atribuídos;
 - e) alteração, aprovação e distribuição periódicas da lista geral de atribuições de códigos de transpônder para SSR referida no ponto 3;
 - f) notificação, avaliação e resolução de conflitos imprevistos entre atribuições de códigos de transpônder para SSR;
 - g) notificação, avaliação e resolução de atribuições erradas de códigos de transpônder para SSR detetadas nas verificações de retenção de códigos;
 - h) notificação, avaliação e resolução de défices imprevistos nas atribuições de códigos de transpônder para SSR;
 - i) fornecimento de dados e informações de acordo com os requisitos estabelecidos na parte C.

6. Os pedidos de atribuição de códigos de transpônder para SSR recebidos no âmbito do processo previsto no ponto 4 são verificados pelo gestor da rede para confirmar o cumprimento dos requisitos do processo em matéria de convenções relativas ao formato e aos dados, à exaustividade, à exatidão, à pontualidade e à justificação.
7. Os Estados-Membros garantem que os códigos de transpônder para SSR sejam atribuídos às aeronaves em conformidade com a lista de atribuições de códigos de transpônder para os SSR referida no ponto 3.
8. O gestor da rede opera, em nome dos Estados-Membros e dos prestadores de serviços de navegação aérea, um sistema centralizado de atribuição de códigos de transpônder para SSR e de gestão para a atribuição automática de códigos de transpônder para SSR ao tráfego aéreo geral.
9. O gestor da rede aplica os procedimentos e ferramentas necessários para a avaliação periódica da utilização efetiva dos códigos de transpônder para SSR pelos Estados-Membros e pelos prestadores de serviços de navegação aérea.
10. O gestor da rede, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação acordam os planos e procedimentos de apoio à análise periódica e à identificação dos futuros requisitos de códigos de transpônder para SSR. Essa análise deve incluir a identificação dos potenciais impactos no desempenho decorrentes de défices previstos nas atribuições de códigos de transpônder para SSR.
11. O gestor da rede elabora e atualiza manuais de operações contendo as instruções e informações necessárias para que a função de rede seja realizada em conformidade com o exigido pelo presente regulamento. Esses manuais de operações devem ser distribuídos e mantidos de acordo com processos adequados de gestão da qualidade e da documentação.

Código de interrogador Modo S (MIC):

12. Os objetivos do presente Acordo são os seguintes:
 - a) proceder a uma atribuição de código de interrogador Modo S coordenado que permita a eficiência global da rede;
 - b) oferecer a base regulamentar para uma melhor repressão e fiscalização.
13. O gestor da rede atribui os códigos de interrogador aos interrogadores Modo S civis e militares de forma a otimizar a operação segura e eficiente de supervisão do tráfego aéreo e de coordenação civil-militar, tendo em conta os seguintes aspetos:
 - a) as necessidades operacionais de todas as partes interessadas operacionais;
 - b) Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão ⁽¹⁾;
 - c) os códigos de gestão necessários para os códigos de interrogador Modo S, em conformidade com as disposições dos princípios e procedimentos europeus para a atribuição dos códigos de interrogador Modo S do radar de vigilância secundário (CI) (Do OACI EUR 024 da OACI)
14. O gestor da rede deve operar, em nome dos Estados-Membros, um sistema centralizado de atribuição de códigos de interrogador ⁽²⁾ para a atribuição coordenada de códigos de interrogador aos interrogadores Modo S.
15. Os Estados-Membros devem fornecer aos operadores de Modo S, através do sistema de atribuição de códigos de interrogador, um serviço centralizado de atribuição de códigos de interrogador.
16. O gestor da rede disponibiliza, a todo o momento, aos Estados-Membros, aos operadores de Modo S e aos países terceiros, um plano de atribuição de códigos de interrogador, que forneça o conjunto completo e mais recente de atribuições de códigos de interrogador na região europeia da OACI.
17. O gestor da rede implementa um processo formal para estabelecer, avaliar e coordenar os requisitos para as atribuições de códigos de interrogador, tendo em conta todas as utilizações civis e militares necessárias dos códigos de interrogador.
18. O processo formal referido no ponto 17 deve incluir, no mínimo, os procedimentos, prazos e objetivos de desempenho acordados que sejam pertinentes para a realização das seguintes atividades:
 - a) apresentação dos pedidos de atribuição de códigos de interrogador;

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão, de 30 de março de 2009, que estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o céu único europeu (JO L 84 de 31.3.2009, p. 20).

⁽²⁾ Na aceção do artigo 2.º, n.º 11 do Regulamento (CE) n.º 262/2009.

- b) avaliação dos pedidos de atribuição de códigos de interrogador;
 - c) coordenação das propostas de alterações às atribuições de códigos de interrogador com os Estados-Membros e os países terceiros de acordo com os requisitos previstos na parte B;
 - d) auditoria periódica às atribuições e necessidades de códigos de interrogador tendo em vista a otimização da situação, incluindo a reatribuição dos códigos de interrogador atribuídos;
 - e) alteração, aprovação e distribuição periódicas da lista geral de atribuições de códigos de interrogador prevista no ponto 16;
 - f) notificação, avaliação e resolução de conflitos de códigos de interrogador não planeados entre interrogadores Modo S;
 - g) notificação, avaliação e resolução de défices imprevistos nas atribuições de códigos de interrogador;
 - h) fornecimento de dados e informações de acordo com os requisitos estabelecidos na parte C.
19. O gestor da rede deve verificar os pedidos de atribuição de códigos de interrogador recebidos no âmbito do processo previsto no ponto 18 para verificar a conformidade com os requisitos do processo aplicáveis às convenções em matéria de formato e dados, exaustividade, exatidão, atualidade e justificação.
20. No âmbito do processo previsto no ponto 18, o gestor da rede:
- a) efetua simulações de atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador com base nos pedidos pendentes;
 - b) prepara uma proposta de atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador a apresentar, para aprovação, aos Estados-Membros por ele afetados;
 - c) vela por que a proposta de atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador satisfaça, tanto quanto possível, os requisitos operacionais relativos aos pedidos de códigos de interrogador;
 - d) atualiza o plano de atribuição de códigos de interrogador e comunica-o aos Estados-Membros imediatamente após a sua aprovação, sem prejuízo dos procedimentos nacionais para a comunicação de informações sobre os interrogadores Modo S operados pelo setor militar.
21. O gestor da rede aplica procedimentos e ferramentas para a avaliação e o acompanhamento regulares da utilização efetiva dos códigos de interrogador Modo S pelos operadores de Modo S civil e militar.
22. O gestor da rede, os Estados-Membros e os operadores de Modo S devem acordar os planos e procedimentos para apoiar a análise periódica e a identificação dos futuros requisitos dos códigos de interrogador Modo S. Essa análise deve incluir a identificação dos potenciais impactos no desempenho decorrentes de défices previstos nas atribuições de códigos de interrogador.
23. O gestor da rede elabora e atualiza manuais de operações contendo as instruções e informações necessárias para que a função de rede seja realizada em conformidade com o exigido pelo presente regulamento. Esses manuais de operações devem ser distribuídos e mantidos de acordo com processos adequados de gestão da qualidade e da documentação.

PARTE B

Requisitos do mecanismo específico de consulta

Código de transpônder:

1. O gestor da rede estabelece um mecanismo específico para a coordenação e consulta das modalidades pormenorizadas de atribuição de códigos de transpônder para SSR. Esse mecanismo deve:
 - a) garantir que o impacto da utilização dos códigos de transpônder para SSR nos países terceiros seja tido em conta através da participação nas estruturas de trabalho para a gestão dos códigos de transpônder para SSR previstas nas disposições pertinentes do Regional Air Navigation Plan — European Region — Facilities and Services Implementation Document, da OACI;

- b) garantir que a lista das atribuições de códigos de transpônder para SSR prevista no ponto 3 da parte A seja compatível com o plano de gestão dos códigos constante das disposições pertinentes do Regional Air Navigation Plan — European Region — Facilities and Services Implementation Document, da OACI;
 - c) especificar disposições que garantam, em caso de adoção de novas estruturas de gestão dos códigos de transpônder para SSR ou de alteração das existentes, a realização de consultas adequadas aos Estados-Membros afetados;
 - d) especificar disposições que garantam, em caso de adoção de novas estruturas de gestão dos códigos de transpônder SSR ou de alteração das existentes, a realização pelos Estados-Membros de consultas adequadas a todas as partes interessadas afetadas a nível nacional;
 - e) garantir que a coordenação com os países terceiros sobre a utilização estratégica e tática dos códigos de transpônder para SSR seja conduzida através das estruturas de trabalho para a gestão dos códigos de transpônder para SSR previstas nas disposições pertinentes do Regional Air Navigation Plan — European Region — Facilities and Services Implementation Document, da OACI;
 - f) especificar os prazos mínimos para a coordenação de — e a consulta sobre — as propostas de novas atribuições de códigos para interrogador de vigilância e transpônder para SSR ou de alteração das existentes;
 - g) garantir que as alterações à lista de atribuições de códigos de transpônder para SSR sejam sujeitas à aprovação dos Estados-Membros afetados pelas ditas alterações; e
 - h) especificar disposições que garantam que as alterações à lista de atribuições de códigos de transpônder para SSR sejam comunicadas a todas as partes interessadas imediatamente após a sua aprovação, sem prejuízo dos procedimentos nacionais para a comunicação de informações sobre a utilização dos códigos de transpônder para SSR pelas autoridades militares.
2. O gestor da rede, em coordenação com as autoridades militares nacionais, garante que são tomadas as medidas necessárias para certificar que a atribuição e a utilização dos códigos de transpônder para SSR para fins militares não têm efeitos negativos na segurança ou na eficiência do fluxo de tráfego aéreo geral.

Código de interrogador Modo S:

3. O gestor da rede estabelece um mecanismo específico para a coordenação e a consulta dos mecanismos detalhados de atribuição de códigos de interrogador Modo S. O mecanismo de atribuição de códigos de interrogador Modo S deve:
- a) especificar os prazos para a coordenação de — e a consulta sobre — as propostas de novas atribuições de códigos para os códigos de interrogador Modo S ou de alteração das existentes;
 - b) garantir que as alterações à lista de atribuições de códigos de interrogador Modo S sejam sujeitas à aprovação dos Estados-Membros afetados pelas ditas alterações; e
 - c) assegurar a coordenação com os países terceiros sobre a utilização estratégica e tática dos códigos de interrogador Modo S através dos acordos de trabalho sobre a gestão dos códigos de interrogador Modo S;
 - d) especificar disposições que garantam que as alterações à lista de atribuições de códigos de interrogador Modo S sejam comunicadas a todas as partes interessadas imediatamente após a sua aprovação, sem prejuízo dos procedimentos nacionais para a comunicação de informações sobre a utilização do código de interrogador Modo S e dos códigos de transpônder para SSR pelas autoridades militares
4. O gestor da rede assegura a realização de consultas adequadas aos Estados-Membros sobre disposições novas ou alteradas em matéria de gestão de códigos de interrogador, através do processo decisório cooperativo.
5. O gestor da rede, em coordenação com as autoridades militares nacionais, deve garantir que sejam tomadas as medidas necessárias para certificar que a atribuição e a utilização dos códigos de interrogador Modo S para fins militares não têm efeitos negativos na segurança ou na eficiência do fluxo de tráfego aéreo geral.

PARTE C

Requisitos para o fornecimento de dados

Código de transpônder:

1. Os pedidos de novas atribuições de códigos de transpônder para SSR ou de alteração dos existentes devem cumprir os requisitos do processo previsto no ponto 4 da parte A em matéria de convenções relativas ao formato e aos dados, à exaustividade, à exatidão, à pontualidade e à justificação.

2. Os Estados-Membros fornecem ao gestor de rede, dentro dos prazos acordados por ele prescritos, os dados e informações a seguir indicados, para apoiar a execução da função de rede relativa aos códigos de transpônder para SSR:
 - a) o registo atualizado da atribuição e utilização de todos os códigos de transpônder para SSR dentro da sua área de responsabilidade, sob reserva de eventuais condicionalismos de segurança relativos à divulgação integral de atribuições específicas de códigos militares não utilizados para o tráfego aéreo geral;
 - b) justificativos que demonstrem que as atribuições existentes ou solicitadas de códigos de transpônder para SSR são as mínimas necessárias para responder às necessidades operacionais;
 - c) detalhes das atribuições de códigos de transpônder para SSR que já não sejam necessários por razões operacionais e que podem ser libertados tendo em vista uma reatribuição dentro da rede;
 - d) o relatório dos eventuais défices efetivos imprevistos nas atribuições de códigos de transpônder para SSR; e
 - e) elementos sobre qualquer eventual alteração do planeamento da instalação ou do estado operacional dos sistemas ou componentes que possa afetar a atribuição de códigos de transpônder para SSR aos voos.
3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer ao gestor da rede, se for caso disso, dentro dos prazos acordados por ele prescritos, os dados e informações a seguir indicados, para apoiar a execução da função de rede relativa aos códigos de transpônder para SSR:
 - a) relatórios CPR (*correlated position reports*) do sistema tático melhorado de gestão dos fluxos (ETFMS) que contenham as atribuições de códigos de transpônder para SSR destinados ao tráfego aéreo geral que efetue voos de acordo com as regras de voo por instrumentos; e
 - b) relatórios de qualquer conflito ou perigo real não previsto causado por uma atribuição efetiva de códigos de transpônder para SSR operacionais, incluindo informações sobre a forma como o conflito foi resolvido.
4. As respostas dos Estados-Membros e dos prestadores de serviços de navegação aérea à coordenação das propostas alteração das atribuições de códigos de transpônder para SSR e de atualização da lista de códigos de transpônder para SSR atribuídos devem, no mínimo:
 - a) referir se está ou não previsto qualquer conflito ou perigo entre as atribuições de códigos de transpônder para SSR;
 - b) confirmar se os requisitos operacionais ou a eficiência serão ou não afetados de forma negativa; e
 - c) confirmar que as alterações das atribuições de códigos de transpônder SSR podem ser implementadas de acordo com os prazos prescritos.

Código de interrogador Modo S:

5. Os pedidos de novas atribuições de códigos de interrogador ou de alteração dos existentes devem cumprir os requisitos do processo previsto no ponto 17 da parte A em matéria de convenções relativas ao formato e aos dados, à exaustividade, à exatidão, à pontualidade e à justificação.
6. Os Estados-Membros devem fornecer ao gestor da rede os seguintes dados e informações, dentro dos prazos por ele acordados, para apoiar a prestação do serviço de atribuição de códigos de interrogador:
 - a) as características dos interrogadores Modo S, tal como especificado no Regulamento (CE) n.º 262/2009;
 - b) elementos sobre qualquer eventual alteração do planeamento da instalação ou do estado operacional dos interrogadores Modo S ou dos componentes que possa afetar a atribuição de códigos de interrogador Modo S;
 - c) justificativos que demonstrem que as atribuições existentes ou solicitadas de códigos de interrogador são as mínimas necessárias para responder às necessidades operacionais;
 - d) atribuições de códigos de interrogador que já não sejam necessários por razões operacionais e que podem ser libertados tendo em vista uma reatribuição dentro da rede;
 - e) o relatório dos eventuais défices efetivos imprevistos nas atribuições de interrogador.

7. O gestor da rede deve utilizar as respostas fornecidas pelos Estados-Membros à proposta de plano de atribuição de códigos de interrogador, incluindo:
 - a) a identificação de eventuais conflitos ou riscos previstos entre as atribuições de códigos de interrogador Modo S;
 - b) confirmação se os requisitos operacionais ou a eficiência serão ou não afetados de forma negativa; e
 - c) confirmação de que as alterações das atribuições de códigos de interrogador Modo S podem ser implementadas de acordo com os prazos prescritos.
 8. O gestor da rede apoia os Estados-Membros na resolução do conflito MIC comunicado pelos Estados-Membros ou pelos operadores de Modo S.
-

ANEXO V

MODELO DE PLANO ESTRATÉGICO DA REDE

O plano estratégico da rede deve basear-se na seguinte estrutura:

1. INTRODUÇÃO

1.1. Alcance (geográfico e temporal) do plano estratégico da rede

1.2. Preparação do plano e processo de validação

2. CONTEXTO E REQUISITOS GERAIS

2.1. Descrição da situação atual e prevista da rede, incluindo a CRER (conceção da rede europeia de rotas), a ATFM (gestão dos fluxos de tráfego aéreo), os aeroportos e os recursos escassos

2.2. Desafios e oportunidades no período de vigência do plano (incluindo a previsão da procura de tráfego e a sua evolução a nível mundial)

2.3. Objetivos de desempenho e requisitos comerciais expressos pelas diferentes partes interessadas e pelos objetivos de desempenho a nível da União

3. VISÃO ESTRATÉGICA

3.1. Descrição do modo como a rede se desenvolverá e evoluirá estrategicamente, a fim de satisfazer os objetivos de desempenho e os requisitos comerciais

3.2. Coerência com o sistema de desempenho

3.3. Coerência com o plano diretor europeu ATM

3.4. Coerência com os projetos comuns estabelecidos em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão

4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1. Descrição dos objetivos estratégicos da rede:

- a) referir os aspetos cooperativos das partes interessadas operacionais participantes em termos de funções e responsabilidades;
- b) indicar de que modo os objetivos estratégicos darão resposta aos requisitos;
- c) descrever o modo de medição dos progressos no sentido da realização desses objetivos;
- d) indicar qual o impacto dos objetivos estratégicos no setor e noutros domínios relacionados.

5. PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

5.1. Descrição do planeamento a curto e a médio prazo:

- a) prioridades de cada um dos objetivos estratégicos;
- b) aplicação de cada um dos objetivos estratégicos em termos de implantação necessária de tecnologia, impacto arquitetónico, aspetos humanos, custos envolvidos, benefícios, assim como governação, recursos e regulamentação necessários;
- c) participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades;
- d) nível acordado de envolvimento do gestor da rede para apoiar a implementação de cada elemento do plano em relação a cada uma das funções.

5.2. Descrição do planeamento a longo prazo:

- a) intenção de atingir cada um dos objetivos estratégicos em termos da tecnologia necessária e dos aspetos de investigação e de desenvolvimento correspondentes, impacto arquitetónico, aspetos humanos, análise de rentabilidade, governação e regulamentação necessárias, assim como a justificação destes investimentos do ponto de vista económico e da segurança;
- b) participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades.

6. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

6.1. Descrição dos riscos associados à execução do plano.

6.2. Descrição do processo de monitorização (incluindo o potencial desvio em relação aos objetivos iniciais).

7. RECOMENDAÇÕES

7.1. Identificação das medidas a adotar pela União e pelos Estados-Membros para apoiar a aplicação do plano.

ANEXO VI

MODELO DE PLANO DE OPERAÇÕES DA REDE

O plano de operações da rede deve basear-se na seguinte estrutura geral (que será adaptada em função das diferentes funções e do horizonte temporal do plano de operações da rede para refletir a sua natureza renovável e os seus períodos de vigência de três a cinco anos, anuais, sazonais, semanais e diários):

1. INTRODUÇÃO

1.1. Alcance (geográfico e temporal) do plano de operações da rede

1.2. Preparação do plano e processo de validação

2. DESCRIÇÃO DO PLANO DE OPERAÇÕES DA REDE, DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS E DOS OBJETIVOS GERAIS

- inclusão dos aspetos da colaboração das partes interessadas operacionais participantes em termos de papéis e responsabilidades,
- indicação do modo como os objetivos operacionais e gerais serão contemplados nas fases tática, pré-tática, a curto prazo e a médio prazo do plano de operações da rede assim como outros objetivos de desempenho fixados em aplicação do mecanismo de desempenho,
- prioridades estabelecidas e recursos necessários para o período de planeamento,
- indicação do impacto no setor ATM e noutras áreas relacionadas.

3. PROCESSO GERAL DE PLANEAMENTO DAS OPERAÇÕES DA REDE

- descrição do processo geral de planeamento das operações da rede,
- descrição do modo como o plano de operações da rede evoluirá e progredirá estrategicamente por forma a responder com êxito aos requisitos de desempenho operacionais e a outros objetivos de desempenho fixados em aplicação do mecanismo de desempenho,
- descrição das ferramentas e dados utilizados.

4. CONTEXTO GERAL E REQUISITOS OPERACIONAIS

4.1. Descrição sucinta do desempenho operacional passado da rede

4.2. Desafios e oportunidades associados ao período de vigência do plano

4.3. Previsões do tráfego da rede de acordo com os apêndices 1 e 2, incluindo:

- as previsões para a rede,
- as previsões para os prestadores de serviços de navegação aérea, os blocos funcionais de espaço aéreo e o ACC (Area Control Centre),
- as previsões para os principais aeroportos,
- a análise das previsões de tráfego, segundo vários cenários,
- a análise do impacto de eventos especiais.

4.4. Requisitos de desempenho operacional da rede, incluindo:

- os requisitos de capacidade geral da rede,
- os requisitos de capacidade dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos blocos funcionais de espaço aéreo e dos ACC,
- a capacidade dos aeroportos,
- a análise dos requisitos de capacidade,
- os requisitos gerais de eficiência do ambiente da rede/dos voos,
- os requisitos gerais de segurança da rede,

- os requisitos para situações de emergência e a continuidade dos serviços que afetem a rede.
- 4.5. Necessidades operacionais expressas pelas diferentes partes interessadas, incluindo o setor militar
 5. PLANOS E ACÇÕES DE MELHORIA DO DESEMPENHO OPERACIONAL DA REDE A NÍVEL DA REDE
 - descrição dos planos e ações que se prevê implementar a nível da rede, incluindo em matéria de espaço aéreo, de recursos escassos e de ATFM,
 - descrição do contributo de cada um dos planos e ações para o desempenho operacional.
 6. PLANOS PARA MELHORIA DO DESEMPENHO OPERACIONAL E ACÇÕES OPERACIONAIS A NÍVEL LOCAL
 - descrição de cada um dos planos e ações operacionais que se prevê implementar a nível local,
 - descrição do contributo de cada um dos planos e ações para o desempenho operacional,
 - descrição das relações com os países terceiros e do trabalho relacionado com a OACI.
 7. EVENTOS ESPECIAIS
 - síntese dos eventos especiais com um impacto significativo na ATM,
 - cada um dos eventos especiais e o seu tratamento numa perspetiva de rede,
 - exercícios militares de grande importância.
 8. REQUISITOS PARA O ESPAÇO AÉREO MILITAR
 - a disponibilidade do espaço aéreo: dias/horas preestabelecidos de disponibilidade do espaço aéreo reservado,
 - os pedidos pontuais de utilização não prevista do espaço aéreo reservado,
 - os casos de libertação do espaço aéreo reservado para utilização civil sempre que não seja necessário, na sequência de aviso com a máxima antecedência possível.
 9. PREVISÕES CONSOLIDADAS E ANÁLISE DO DESEMPENHO OPERACIONAL DA REDE
 - objetivos de atraso/capacidade ATFM e previsão a nível de rede, prestador de serviços de navegação aérea, blocos funcionais de espaço aéreo e ACC;
 - desempenho operacional dos aeroportos,
 - objetivos e previsões de desempenho em matéria de ambiente da rede/eficiência dos voos,
 - impacto dos eventos especiais,
 - análise dos objetivos e das previsões de desempenho operacional.
 10. IDENTIFICAÇÃO DAS ZONAS DE ESTRANGULAMENTO OPERACIONAL E DAS SOLUÇÕES DE ATENUAÇÃO AO NÍVEL DA REDE E AO NÍVEL LOCAL
 - identificação dos estrangulamentos operacionais (segurança, capacidade, eficiência dos voos) efetivos e potenciais, das suas causas e das soluções ou medidas de atenuação acordadas, incluindo as opções para o equilíbrio entre a procura e a capacidade.
-

*Apêndice 1***Centros de Controlo Regional (ACC)**

O plano de operações da rede deve fornecer uma descrição detalhada, por ACC, de todas as áreas identificadas no presente apêndice, descrevendo as ações previstas de melhoria operacional, as projeções para o período, as previsões de tráfego, o objetivo e as previsões em termos de atrasos, os eventos significativos suscetíveis de afetar o tráfego, os contactos operacionais.

O gestor da rede deve incluir, para cada ACC:

- as previsões de tráfego,
- uma análise do atual desempenho operacional,
- uma avaliação quantificada da capacidade alcançada (base de capacidade),
- uma avaliação quantificada da capacidade necessária para vários cenários de evolução do tráfego (perfil de capacidade necessária),
- uma avaliação quantificada das ações previstas de melhoria operacional a nível dos ACC, conforme acordado com os prestadores de serviços de navegação aérea,
- objetivos e previsões em termos de atrasos,
- uma análise do desempenho operacional previsto (segurança, capacidade, ambiente).

Cada prestador de serviços de navegação aérea deve fornecer ao gestor da rede as seguintes informações, que devem ser incluídas na descrição individual do ACC:

- objetivo local em termos de atrasos,
 - avaliação/confirmação das previsões de tráfego, tendo em conta o conhecimento local,
 - número de setores disponíveis: configuração do setor/regime de abertura por época/dia da semana/hora do dia,
 - capacidades/valores da monitorização para cada sector/volume de tráfego por configuração/regime de abertura,
 - eventos especiais planeados ou conhecidos, incluindo datas/horas e respetivo impacto no desempenho operacional,
 - detalhes das medidas de melhoria operacional planeadas, do calendário de aplicação das mesmas e do respetivo impacto negativo/positivo na capacidade e/ou na eficiência,
 - detalhes das alterações propostas e confirmadas da estrutura e da utilização do espaço aéreo,
 - ações adicionais acordadas com o gestor da rede,
 - contactos operacionais do ACC.
-

*Apêndice 2***Aeroportos**

No caso dos aeroportos europeus com impacto no desempenho da rede, o plano de operações da rede deve fornecer uma descrição pormenorizada de todos os domínios identificados no presente apêndice, descrevendo as medidas de melhoria operacional planeadas, as perspetivas para o período, o tráfego e as previsões de atraso, os eventos significativos que possam afetar o tráfego e os contactos operacionais.

O gestor da rede deve incluir, para cada aeroporto, nomeadamente com base nas informações recebidas dos operadores aeroportuários e dos prestadores de serviços de navegação aérea:

- as previsões de tráfego,
- uma análise do desempenho operacional previsto das medidas de melhoria operacional previstas (segurança, capacidade, ambiente).

Para cada aeroporto incluído no plano de operações da rede, o operador aeroportuário e o órgão ATS local devem dispor de mecanismos que forneça ao gestor da rede as seguintes informações, que devem ser incluídas na descrição de cada aeroporto:

- avaliação/confirmação das previsões de tráfego, tendo em conta o conhecimento local,
 - capacidade das pistas de aviação para cada configuração de pistas, chegadas e partidas atuais e previstas,
 - especificação da capacidade para o período noturno e duração do mesmo, se pertinente,
 - detalhes das medidas de melhoria operacional planeadas, do calendário de aplicação das mesmas e do respetivo impacto negativo/positivo na capacidade e/ou na eficiência,
 - eventos especiais planeados ou conhecidos, incluindo datas/horas e respetivo impacto no desempenho operacional,
 - outros fatores de melhoria da capacidade previstos,
 - ações adicionais acordadas com o gestor da rede.
-

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT