

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu

(2002/C 103 E/07)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(2001) 564 final/2 — 2001/0236(COD)

(Apresentada pela Comissão em 11 de Dezembro de 2001)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

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

Considerando o seguinte:

- (1) A criação do céu único europeu requer uma abordagem harmonizada para a regulação da organização e utilização do espaço aéreo.
- (2) O relatório do Grupo de Alto Nível sobre o céu único europeu (a seguir designado Grupo de Alto Nível) confirmou a necessidade de dispor de regras a nível comunitário para configurar, regular e gerir estrategicamente o espaço aéreo a nível europeu e melhorar o fluxo de tráfego aéreo.
- (3) A comunicação da Comissão sobre a criação do céu único europeu ⁽¹⁾ preconiza a realização de uma reforma estrutural que permita a criação do céu único europeu através da gestão integrada do espaço aéreo e do desenvolvimento de novos conceitos e processos de gestão do tráfego aéreo.
- (4) O Regulamento (CE) n.º . . . do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.
- (5) O espaço aéreo é um recurso comum que deve ser utilizado de forma flexível, garantindo a todos os utilizadores um tratamento justo e transparente e tendo simultaneamente em conta as necessidades de segurança e defesa dos Estados-Membros, bem como os compromissos por estes assumidos em organizações internacionais.

(6) A gestão eficiente do espaço aéreo é fundamental para aumentar a capacidade do sistema de serviços de tráfego aéreo, otimizar a resposta às diversas exigências dos utilizadores e assegurar a utilização mais flexível possível do espaço aéreo.

(7) As actividades da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) confirmam que a rede de rotas e a estrutura do espaço aéreo não podem, de forma realista, ser desenvolvidas isoladamente, já que cada Estado-Membro é parte integrante da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.

(8) Deve ser estabelecido um espaço aéreo único para o tráfego aéreo em rota no espaço aéreo superior. A interface entre esse espaço aéreo e o espaço aéreo inferior, regional e local, deve, conseqüentemente, ser identificada.

(9) A delimitação do espaço aéreo no qual deverão ser prestados os serviços de tráfego aéreo deve estar associada à necessidade de garantir a eficiência dos serviços e não às fronteiras nacionais.

(10) Os utilizadores do espaço aéreo enfrentam condições díspares de acesso ao espaço aéreo comunitário e de liberdade de circulação nesse mesmo espaço. Tais disparidades devem-se à falta de harmonização da classificação do espaço aéreo.

(11) As limitações na definição da rede de rotas provocam a concentração dos fluxos de tráfego aéreo em pontos fixos de intersecção ou cruzamentos de vias aéreas, embora o princípio das rotas directas constitua a forma privilegiada, em termos económicos e ecológicos, de utilizar o espaço aéreo comunitário.

(12) Para obter uma estrutura do espaço aéreo comum e harmonizada é essencial basear a repartição actual e futura do espaço aéreo em princípios comuns e configurar e gerir o espaço aéreo de acordo com regras harmonizadas.

(13) É conveniente alargar aquela estrutura aérea ao espaço aéreo inferior.

⁽¹⁾ COM(2001) 123 final.

- (14) As variações no que se refere à organização da co-
operação civil/militar na Comunidade impedem a gestão
uniforme e em tempo útil do espaço aéreo, bem como a
introdução de mudanças. O êxito do céu único europeu
depende de uma cooperação eficaz entre as autoridades
civis e militares.
- (15) O conceito de utilização flexível do espaço aéreo e a
gestão colaborativa devem aplicar-se de forma eficaz
para que a adaptação dos treinos militares ao tráfego
aéreo civil ocorra sem dificuldades. É necessário otimizar
a localização, dimensão e os períodos de utilização dos
sectores de espaço aéreo atribuídos à satisfação das neces-
sidades militares, especialmente em períodos de ponta do
tráfego aéreo civil e no espaço aéreo de elevada densidade.
- (16) As operações militares devem ser salvaguardadas sempre
que a aplicação de princípios e critérios comuns seja pre-
judicial à sua realização segura e eficaz.
- (17) Devem ser introduzidas medidas adequadas para melhorar
a eficácia da gestão do fluxo do tráfego aéreo.
- (18) De acordo com as conclusões do Grupo de Alto Nível, o
Eurocontrol é o organismo com as competências técnicas
adequadas para assistir a Comunidade na sua função re-
guladora. Consequentemente, o Eurocontrol pode elaborar
projectos de medidas, ao abrigo dos convénios adequados
e com reserva da observância, pelo Eurocontrol, das con-
dições a incluir num quadro de cooperação entre a Co-
missão e o Eurocontrol.
- (19) Dado que os fins da acção prevista, ou seja, a criação de
um espaço aéreo europeu como espaço aéreo operacional
único, não podem ser suficientemente preenchidos pelos
Estados-Membros, em virtude da dimensão transnacional
da referida acção, podendo ser melhor preenchidos a nível
comunitário, garantindo-se, simultaneamente, que os pro-
cedimentos de aplicação tenham em conta as especifici-
dades locais, a Comunidade pode tomar medidas em con-
formidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido
no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da
proporcionalidade, tal como mencionado no referido ar-
tigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo neces-
sário para alcançar os objectivos.
- (20) As medidas necessárias para a aplicação do presente re-
gulamento são de âmbito geral, na acepção do disposto
no artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de
28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das
competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾, de-
vendo, consequentemente, ser adoptadas através da apli-
cação do procedimento de regulamentação previsto no
artigo 5.º da referida decisão,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento tem por objecto a organização e
utilização do espaço aéreo, em conformidade com o disposto
no Regulamento (CE) n.º ... do Parlamento Europeu e do
Conselho (que estabelece o quadro para a realização do céu
único europeu).

2. O presente regulamento aplica-se ao espaço aéreo para o
qual os Estados-Membros designam prestadores de serviços, tal
como previsto no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º ... do
Parlamento Europeu e do Conselho (relativo à prestação de
serviços de navegação aérea no céu único europeu).

Artigo 2.º

Objectivo

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

A utilização do espaço aéreo comunitário deve apoiar a explo-
ração de serviços de navegação aérea como um todo coerente e
consistente, em conformidade com o disposto no Regulamento
(CE) n.º ... (relativo à prestação de serviços de navegação aérea
no céu único europeu).

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, as definições previstas no
artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o qua-
dro para a realização do céu único europeu) aplicam-se.

As definições seguintes aplicam-se igualmente:

- «espaço aéreo operacional único», a realização do controlo
do tráfego aéreo de acordo com procedimentos de gestão
do espaço aéreo e normas de segurança uniformes;
- «configuração do espaço aéreo», um processo adequado,
eficiente e eficaz de estruturar, dividir e categorizar o es-
paço aéreo, juntamente com a planificação das rotas e a
organização do espaço aéreo;

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- c) «região de informação de voo», um espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados serviços de informação de voo e de alerta;
- d) «nível de divisão», a fronteira entre o espaço aéreo superior e o espaço aéreo inferior;
- e) «espaço aéreo superior», o espaço aéreo situado acima de um determinado nível de voo;
- f) «espaço aéreo inferior», o espaço aéreo situado abaixo de um determinado nível de voo;
- g) «nível de voo», uma superfície de pressão atmosférica constante ligada a uma pressão de referência específica de 1 013,2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos;
- h) «bloco de espaço aéreo», espaço aéreo de dimensões definidas, sobre terra ou água, no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;
- i) «bloco funcional de espaço aéreo», bloco de espaço aéreo de dimensões óptimas;
- j) «centro de controlo regional», uma unidade operacional criada para assegurar a prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo num bloco de espaço aéreo da sua competência;
- k) «classificação do espaço aéreo», a classificação da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) dos espaços aéreos, designados alfabeticamente de A a G, tal como especificado no Apêndice 4 da décima segunda edição, de Julho de 1998, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional de 1944 (Convenção de Chicago), igualmente definidos como espaços aéreos de dimensões definidas, designados alfabeticamente, no interior dos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras operacionais;
- l) «rota directa», uma operação de aeronave que permite a uma aeronave em voo deslocar-se directamente entre dois pontos fora do plano de rotas;
- m) «rede de rotas», uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo de acordo com as necessidades de prestação de serviços de tráfego aéreo;
- n) «sector», uma subdivisão da totalidade das tarefas de controlo em porções geríveis de espaço aéreo nas quais se pode medir o fluxo aéreo e a capacidade;
- o) «utilização flexível do espaço aéreo», o conceito de gestão do espaço aéreo aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, tal como especificado na primeira edição, de 5 de Fevereiro de 1996, do manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo («Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace»), publicado pelo Eurocontrol;
- p) «gestão do espaço aéreo», uma função de organização essencialmente destinada a maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por meio de técnicas dinâmicas de exploração em tempo partilhado (time-sharing) e, por vezes, a repartição do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores, em função das necessidades a curto prazo;
- q) «gestão do fluxo do tráfego aéreo», um serviço estabelecido com o objectivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de controlo do tráfego aéreo e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes;
- r) «processo decisório colaborativo», um processo de intercâmbio de informações entre prestadores de serviços de tráfego aéreo, operadores aeroportuários, prestadores de serviços de gestão do fluxo do tráfego aéreo e utilizadores do espaço aéreo para introduzir mais flexibilidade na repartição de faixas horárias/rotas e nos processos de coordenação de voos para otimizar a utilização de capacidades limitadas.

CAPÍTULO II

ARQUITECTURA DO ESPAÇO AÉREO

Artigo 4.º

Criação de uma região superior europeia de informação de voo

1. Tendo em devida conta os requisitos da ICAO, especificados na décima segunda edição, de Julho de 1998, do Anexo 11 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional, é estabelecida no espaço aéreo superior uma única região superior de informação de voo europeia, a seguir designada EUIR.
2. O nível de divisão entre o espaço aéreo superior e o espaço aéreo inferior é estabelecido no nível de voo 285.
3. No prazo de três anos a contar do estabelecimento da EUIR, o Parlamento Europeu e o Conselho alargarão, com base numa proposta da Comissão, o conceito referido no n.º 1 para incluir a criação de uma região de informação de voo europeia no espaço aéreo inferior.

4. A Comissão adoptará as medidas necessárias para obter o reconhecimento da EUIR pela ICAO, tal como exigido pela décima edição, de Julho de 1997, do Anexo 15 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional. Em colaboração com o Eurocontrol, a Comissão organizará igualmente a publicação de um documento de informação aeronáutica único relativo à EUIR através da consolidação das informações aeronáuticas existentes a nível nacional. Esta publicação incorporará todas as alterações dos requisitos e procedimentos introduzidas pela realização do céu único europeu.

Artigo 5.º

Reconfiguração do espaço aéreo superior

1. A EUIR será reconfigurada em blocos funcionais de espaço aéreo de dimensões mínimas com base na segurança e eficiência. As fronteiras de tais blocos funcionais de espaço aéreo não terão que coincidir com as fronteiras nacionais. Serão criados blocos funcionais de espaço aéreo para apoiar a prestação de serviços de tráfego aéreo nos centros de controlo regional responsáveis por uma dimensão óptima do espaço aéreo na EUIR.

2. Os blocos funcionais de espaço aéreo serão definidos em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16.º. A definição de tais blocos funcionais de espaço aéreo deverá:

- a) sustentar de forma eficiente o modelo actual e futuro do tráfego aéreo;
- b) assegurar que cada bloco de espaço aéreo é concebido para maximizar a eficiência do espaço aéreo europeu na sua globalidade;
- c) considerar os recursos humanos e de capital dos diversos prestadores de serviços de navegação aérea;
- d) minimizar os custos das transacções entre os diversos centros de controlo regional;
- e) assegurar a coerência entre as configurações do espaço aéreo superior e inferior.

Artigo 6.º

Classificação do espaço aéreo

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

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

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

Artigo 7.º

Rotas directas no espaço aéreo superior

Sob reserva da análise da segurança, os prestadores de serviços de navegação aérea organizarão a aplicação das rotas directas na EUIR por etapas como a forma óptima, em termos económicos e ambientais, de utilizar o espaço aéreo comunitário.

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

Artigo 8.º

Configuração uniforme do espaço aéreo

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

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

Artigo 9.º

Coerência da configuração do espaço aéreo inferior

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

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

CAPÍTULO III

COORDENAÇÃO CIVIL-MILITAR

Artigo 10.º

Cooperação civil-militar

1. Os Estados-Membros assegurarão uma repartição e utilização eficientes do espaço aéreo pelos utilizadores civis e militares através da aplicação uniforme e completa do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.

2. Os Estados-Membros facilitarão a organização da cooperação civil-militar, em especial em todos os aspectos da gestão do espaço aéreo e da gestão do fluxo de tráfego. Os prestadores de serviços de navegação aérea civis e militares procederão ao intercâmbio de dados ao abrigo dos convénios previstos no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu).

3. Tendo em conta as condições gerais da gestão do fluxo do tráfego aéreo definidas no artigo 13.º, serão estabelecidos em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16.º os critérios:

- a) para a utilização do espaço aéreo reservado, incluindo os factores para a determinação das extensões horizontais e verticais, a localização de tal espaço aéreo e a sua subdivisão em elementos funcionais a activar em função da procura;
- b) para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.

Os critérios aplicarão os princípios previstos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu).

4. Os Estados-Membros encorajarão a total integração da defesa aérea na gestão do espaço aéreo garantindo a utilização plena do espaço aéreo, desde que sejam respeitadas determinadas condições e disposições aprovadas, tendo em conta as exigências de segurança nacional.

5. Sem prejuízo de acordos e convenções internacionais nos quais a Comunidade seja Parte Contratante, e para garantir a segurança da aviação civil, os Estados-Membros podem solicitar a apresentação de um plano de voo de qualquer voo militar que entre no espaço aéreo no qual tenham designado presta-

dores de serviços de tráfego aéreo, em conformidade com o disposto nos artigos 8.º e 9.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu) independentemente da origem e/ou destino do voo.

Artigo 11.º

Isenções temporárias para adaptação

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

Artigo 12.º

Divulgação de informações

Em aplicação do disposto no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu), os Estados-Membros fornecerão à Comissão as informações necessárias sobre a procura e utilização efectiva do espaço aéreo interdito, encerrado ou restringido por motivos militares para análise e publicação.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DO FLUXO

Artigo 13.º

Gestão do fluxo do tráfego aéreo

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

- a) uma política coerente de rotas e de orientação do tráfego definida numa única publicação;
- b) a coerência entre as faixas horárias aeroportuárias e as faixas horárias atribuídas na gestão do fluxo do tráfego aéreo;
- c) incoerências na planificação dos voos;
- d) opções para desvio do tráfego aéreo de zonas congestionadas para rotas em zonas menos congestionadas;

- e) regras de prioridade no acesso ao espaço aéreo, especialmente durante períodos de congestionamento e crise.

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

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 14.º

Procedimentos

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

Artigo 15.º

Revisão das medidas

1. Para adaptar o presente regulamento ao progresso técnico, podem ser introduzidos ajustamentos de acordo com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16.º:

- a) no nível de voo referido no n.º 2 do artigo 4.º;
- b) nas referências aos documentos da ICAO e do Eurocontrol referidos nos artigos 3.º, 4.º, 6.º e 8.º

2. A Comissão publicará as regras de aplicação adoptadas com base no presente regulamento no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 16.º

Procedimentos do Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único instituído pelo artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º ... (que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu).

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

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

CAPÍTULO VI

ENTRADA EM VIGOR

Artigo 17.º

Entrada em vigor

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

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